TREŚĆ:

Sprostowanie z numeru 4.

W podtytule artykułu „Wytyczna pracy na morzu" w słowie „wyjątki" wypadła w druku litera „t" i w słowie „lutego" wypadła w druku litera „l". w 16 wierszu od dołu — szpalta lewa — zamiast słowa „pobieżną" powinno być „logiczną".

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handels kammer in Gdynia

ROK VI | GDYNIA, 15 marca 1937 r. | NR 5

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Warunki rozwoju przemysłu portowego

Zbędnym byłoby na tym miejscu w ośrodku zainteresowań morskich szersze omawianie znaczenia portu w życiu gospodarczym Polski. Port Gdynia powstał wysiłkiem całego społeczeństwa polskiego, a motorem do jego rozbudowy był instynkt gospodarczy i polityczny szerokich warstw społeczeństwa, nakazujący dążenie do uniezależnienia dróg handlu morskiego i stosunków gospodarczych międzynarodowych od wpływów obcych. Idea stworzenia portu polskiego powstała w rozgwarze wojny polsko - sowieckiej i w latach następnych znalazła entuzjastyczny oddźwięk w szerokich warstwach społeczeństwa, co umożliwiło Rządowi zrealizowanie w szybkim czasie na szerszą skalę i z głębszą myślą gospodarczą zakrojonego projektu.

Port polski jest więc faktem dokonanym. Rola jego w życiu gospodarczym nie jest i nie może być przez nikogo negowana. — Faktem jest, że ca 77 proc. ilościowego i 65 proc. wartościowego obrotu towarowego zewnętrznego odbywa się drogą morską przez Gdynię i Gdańsk z pewną przewagą Gdyni. Pomimo to dzisiejszy stan rzeczy nie odpowiada jeszcze gospodarczym potrzebom kraju. Port polski, niestety dotąd jest tylko miejscem przeładunku towarów importowanych i eksportowanych nie zdołał jednakże ugruntować się w roli potężnego czynnika gospodarczego, jak to ma miejsce w innych krajach, posiadających porty morskie. Nie mamy bowiem w Gdyni dotądześrodkowanego handlu, któryby dawał inicjatywę w handlu morskim i miał wpływ na kierunek importu i eksportu.

Drugim ważnym czynnikiem każdego portu jest istnienie i rozwój przemysłu portowego. Zagadnienie to w Polsce ma już swoją historię. W okresie rozbudowy portu głoszone było zarówno przez czynniki rządowe jako też szersze warstwy społeczeństwa hasło uprzemysłowienia portu. W myśl tych haseł opracowywane projekty rozbudowy portu przewidywały specjalne tereny, przeznaczone na ulokowanie przedsiębiorstw przemysłowych, niezbędnych do należytego funkcjonowania portu i spełniania jego roli gospodarczej. Zarówno w sferach rządowych jak i samorządowych zagadnienie to omawiane było szczegółowo, a nawet opracowane zostały już w swoim czasie wytyczne, jakie i w jakich rozmiarach przedsiębiorstwa przemysłowe powinny na terenie Gdyni powstać. Niestety, dwukrotna inflancja i światowy kryzys zatarły wyraźne hasła uprzemysłowienia Gdyni i nie tylko osłabiły pierwotny entuzjazm czynników rządowych i gospodarczych, lecz nawet pod wpływem partykularnych interesów poszczególnych gałęzi przemysłowych powodowały hamowanie inicjatywy prywatnej, zmierzającej do tworzenia i rozbudowy samoistnych placówek przemysłowych na terenie Gdyni.

Tymczasem jednostronny dotychczasowy rozwój Gdyni wymaga niezbędnego uzupełnienia na odcinku przemysłowym. Port nasz ma teoretycznie wszelkie warunki po temu, aby w niedługim czasie powstał cały szereg przemysłów związanych z pracą portu, nie mówiąc już o konieczności powstania średniego i drobnego przemysłu związanego

z życiem przeszło 100 tysięcznego miasta portowego.

I. Następujące przemysły są związane z bieżącymi potrzebami portu:

1) przemysł metalurgiczny — budowa i naprawa okrętów (stocznie)
2) z czasem przemysł hutniczy
3) przemysł budowlany i związany z nim przemysł ceramiczny
4) przemysły wytwarzające materiały wzgl. środki do opakowania — skrzynki, beczki i galanterię opakunkową drzewną, opakowania tekturowe i papier pakowy, drut, gwoździe, taśmy z blachy, puszki i bańki blaszane, beczki
5) przemysł rybacki — fabryki konserw rybnych, wędzarnie, suszarnie
6) wytwórnie materiałów pomocniczych i sprzętu rybackiego, warsztaty reparacyjne, ślusarnie, odlewnie itp.

II. Przemysły oparte na eksporcie:

1) elewatory zbożowe, chłodnie, zakłady konserwacji towarów
2) młyny — eksport mąki i otrąb
3) przemysł spożywczy — rzeźnie eksportowe, fabryki przetworów i konserw mięsnych
4) przemysł chemiczny — farby, lakiery, środki konserwujące i inne.

III. Przemysł oparty na importowanych surowcach:

1) przemysły przetwarzające surowce zamorskie:
   a) garbarski, b) tłuszczowy, c) tytoniowy, d) chemiczny — nawozy sztuczne i inne produkty chemiczne:
2) przetwórcze przemysłowo-handlowe:
   a) suszarnie, b) sortownie, c) mieszanie i pakowanie towarów itp.

Możliwości rozwoju wyżej wymienionych gałęzi przemysłowych są powszechnie znane.

Dlaczegoż jednakże w tak niskim stopniu przejawia się inicjatywa prywatna na tym odcinku?

Składa się na to cały szereg przyczyn. Poza powszechnym osłabieniem inicjatywy prywatnej w ostatnich latach, istnieją przeszkody natury zasadniczej. Przede wszystkim stosunek czynników rządowych. Niestety, nie widzimy w ostatnich latach konsekwentnych poczynań władz w tym kierunku. Przeciwnie, cały szereg zarządzeń w dziedzinie taryf kolejowych, polityki eksportowej, a głównie zaś dystrybucji importowanego w ograniczonych rozmiarach surowca, półproduktów i gotowych towarów, pomija najżywotniejsze interesy portu i miasta Gdyni. Stosunek czynnika rządowego obu portów polskich nie jest jednolity. Wolne Miasto Gdańsk i port gdański jest pod każdym względem w stosunku do Gdyni uprzywilejowany. Władze W. M. Gdańska, a nawet i portu gdańskiego, stwarzają we własnym zakresie warunki dla rozbudowy i rozwoju przemysłu i handlu portowego, stosując cały szereg ulg i przywilejów, z których nie korzysta Gdynia. Przytaczam ten fakt świadomie, ażeby podkreślić, że ideałem dla Gdyni byłoby, gdyby mogła uzyskać te same warunki życia portu i miasta, z jakich korzysta W. M. Gdańsk. Tymczasem Gdynia związana ściśle z zapleczem, nie korzystając ze specjalnych ulg, w obecnych warunkach nie ma widoków rozbudowy przemysłu na skalę jej potrzeb nietylko portowych, lecz nawet miejskich.

1. Ustawa o rozbudowie i rozwoju miasta i portu Gdyni z dnia 1 VI 1927 r. i nowele do tej ustawy z roku 1935 i 1936, które przewidywały stosowanie ulg podatkowych, nie jest należycie wykonywana ze względu na swoistą jej interpretację:

   przedsiębiorstwa przemysłowe osiadłe w Gdyni z własnych doświadczeń wiedzą, na jakie trudności napotyka uzyskanie ustawowo przewidzianych ulg podatkowych.
2. Przy regulacji taryf kolejowych w wielu wypadkach zniesione zostały dawne ulgi stosowane dla towarów wysyłanych z Gdyni, przez co zdolność konkurencyjna przemysłu gdyńskiego w stosunku do przemysłu położonego w kraju znacznie się pogorszyła.
3. Towary i półprodukty sprowadzane do Gdyni z wewnątrz kraju nie korzystają dotąd z żadnych ulg za wyjątkiem znikomej ilości artykułów, dla których stosowane są ulgi kolejowe.
4. Podział surowców przemysłowych odbywa się z wyraźnym pokrzywdzeniem Gdyni, gdy tymczasem Gdańsk ma w drodze umowy kontyngentowej polsko-gdańskiej zagwarantowane kontyngenty przywozowe zarówno na surowce jak i na gotowe produkty w ilościach z reguły 3-krotnie wyższych, aniżeli stanowi własne zapotrzebowanie Gdańska.

Wynikiem tego stanu rzeczy jest fakt, że jeżeli chodzi o produkty wytwarzane z surowca importowanego wzgl. o towary gotowe importowane, to Gdynia jest zaopatrywana przeważnie przez przemysł wzgl. handel gdański. Ze względu na specjalną sytuację polityczno - gospodarczą Gdańska dostarczane na teren W. M. Gdańska przez przemysł polski pracujący w kraju towary korzystają ze specjalnych ulg handlowych i podatkowych. W wielu wypadkach towary te traktowane są analogicznie jak towary przeznaczone na eksport. Nic więc dziwnego, że większość artykułów przemysłowych przybywa do Gdyni via Gdańsk. Bezpośrednie dostawy z wewnątrz kraju do Gdyni kalkulują się znacznie drożej.

Okoliczności te stoją na przeszkodzie powstawaniu w porcie lub mieście Gdyni prze-

mysłu, gdyż z uwagi na obciążenia taryfowe, podatkowe i bezpośrednią a dotkliwą konkurencję Gdańska byłby on nierentowny.

Stan ten wymaga niezwłocznej naprawy. Rząd przy rozważaniu na najbliższą przyszłość planu gospodarczego uznał za konieczne zastosowanie szeregu ulg dla Kresów Wschodnich, celem podniesienia stanu gospodarczego tych ziem i umożliwienia częściowego wyrównania poziomu z ziemiami zachodnimi; przy opracowywaniu planu inwestycyjnego na najbliższe 4 lata Rząd przewiduje cały szereg zarządzeń i ulg podatkowych, taryfowych i kredytowych, celem stworzenia nowego, na szerokiej płaszczyźnie opartego ośrodka gospodarczego, wzgl. przemysłowego. W enuncjacjach swoich w związku z tymi rozważaniami i projektami Rząd dąży do podniecenia inicjatywy prywatnej, powołując się na entuzjazm szerszych warstw społeczeństwa, który towarzyszył realizacji planu rozbudowy Gdyni.

Byłoby błędem nie do darowania, gdyby przy ustalaniu nowych projektów i planów gospodarczych pominięto Gdynię, gdyż — jak powszechnie jest znanym — Gdynia spełnia dotychczas swoją rolę tylko jako ośrodek przeładunkowy w handlu morskim, jednakże daleka jest jeszcze do spełnienia swojej roli gospodarczej, do jakiej została stworzona. — Dlatego też sfery gospodarcze związane z morzem i szersze sfery społeczeństwa, które mają pełne zrozumienie dla zadań i potrzeb morskich wielkiego państwa, nie powinny ustawać w dalszych wysiłkach i pracy nad uprzemysłowieniem jedynego ośrodka morskiego polskiego w praktycznym znaczeniu tego wyrazu, gdzie w uzgodnieniu z całym życiem gospodarczym zaplecza inicjatywa polska rządowa i prywatna nie napotyka na trudności natury polityczno-gospodarczej, jak to ma miejsce niestety dotychczas w Gdańsku.

Przemysłowa rozbudowa portu polskiego jest co najmniej tak ważnym problemem gospodarczym Polski jak uprzemysłowienie ziem wschodnich lub stworzenie ośrodka przemysłowego w Polsce. Bo jedno i drugie z ostatnich zagadnień może być tylko skutecznie, planowo i celowo wykonane, jeżeli realizacja będzie zharmonizowana z równoczesnym rozwojem gospodarczym, przemysłowym i handlowym portu polskiego.

Wychodząc z tych przesłanek gospodarcza racja stanu Polski nakazuje, ażeby Gdynia, która geo-gospodarczo stanowi równie kresy Rzeczypospolitej, z uwagi na doniosłość dostępu do morza i pełnego jego wykorzystania traktowana była nie gorzej od któregokolwiek z rejonów Rzeczypospolitej. Do tego dochodzi jeszcze moment konkurencji gospodarczej Gdańska.

Stąd wypływają pewne nakazy gospodarczo-polityczne, które można by było ująć w następujące tezy:

I. Zadania sfer gospodarczych:

Zarówno samorząd gospodarczy jako też i związki gospodarcze branżowe powinny wspólnie ustalić plan działania przez ponowne przedyskutowanie konieczności wzgl. możliwości tworzenia nowych ośrodków przemysłowych w Gdyni, ośrodków któreby, nienaruszając obecnej struktury poszczególnych gałęzi przemysłowych, spełniały zadania gospodarcze, stawiane portowi polskiemu w obrotach towarowych z zagranicą, a równocześnie, aby mogły stanowić podstawę dla zaspokojenia bieżących potrzeb gospodarczych portu, miasta portowego i najbliższego jego zaplecza. W tym celu przedstawiciele samorządu i sfer gospodarczych Gdyni powinny:

1. niezwłocznie porozumieć się ze wszystkimi poważniejszymi organizacjami branżowymi i ustalić wspólnie listę tych przemysłów, których powstanie dla życia portowego i życia gospodarczego zaplecza polskiego jest niezbędne;
2. porozumieć się z czynnikami rządowymi wzgl. samorządowymi, którym powierzona jest dystrybucja kontyngentów surowców, półproduktów i towarów zreglamentowanych, celem ustalenia pewnego klucza przydziału, odpowiadającego doraźnym i przyszłym potrzebom handlowym i przemysłowym Gdyni.

   Przy ustalaniu udziału Gdyni w obrocie towarów zreglamentowanych wskazówka powinna być analogia ze stosunkami gdańskimi. Brak należycie rozwiniętego przemysłu i handlu nie powinno stanowić przeszkody do ustalenia pewnych norm stałych. Istnienie tych norm będzie podnietą dla inicjatywy prywatnej do zainteresowania się nowymi inwestycjami w porcie i mieście Gdyni;
3. przeprowadzenie odpowiedniej propagandy zakrojonej na szerszą skalę, celem wykazania czynnikom rządowym, gospodarczym, jak i szerokim warstwom społeczeństwa konieczności wyrównania istniejących obecnie rażących dysproporcyj gospodarczych na terenie Gdyni i W. M. Gdańska.

II. Pod adresem czynników rządowych muszą być stale wysuwane następujące postulaty:

a) w dziedzinie podatku przemysłowego — upowszechnienie stosowania ulg w podatku przemysłowym przewidzianych ustawą do wszystkich przedsiębiorstw przemysłowo - handlowych osiadłych lub nowopowstających w porcie i mieście Gdyni, sądownie zarejestrowanych i prowadzących prawidłową księgowość;

b) w dziedzinie podatku dochodowego — wszelkie nowopowstające inwestycje lub

rozbudowa istniejących w działach przemysłu, znajdujących się na liście niezbędnych dla normalnego rozwoju portu, powinny korzystać z ulg w podatku dochodowym w ten sposób, aby nowopodejmowane inwestycje mogły być pokrywane w ciągu następnych 4, 5 lat z uzyskanego dochodu;

c) wszelkie ulgi, wynikające z istniejących już ustaw i rozporządzeń, dotyczących Gdyni, wykonywane być winny nie w drodze swobodnego uznania władz na skutek starań zainteresowanych, lecz z tytułu samego prawa. Wszelkie ulgi ustawowe dotąd przyznane i które będą przyznawane w przyszłości prywatnej inicjatywie gospodarczej w poszczególnych terenach Rzeczypospolitej, powinny mieć automatycznie również z tytułu prawa zastosowanie i do Gdyni;

d) w dziedzinie taryfowej —
Gdynia musi mieć pewne przywileje taryfowe zarówno w imporcie jak i w eksporcie, a równocześnie ulgi taryfowe dla wszelkich surowców, półfabrykatów, materiałów pomocniczych, a w niektórych wypadkach i gotowych towarów niezbędnych dla zaopatrzenia pracującego na terenie Gdyni przemysłu.

III.

Celem umożliwienia powstania większego przemysłu niezbędne jest pozyskanie nowych terenów związanych organicznie z portem. W tym celu konieczne jest niezwłoczne przystąpienie do rozbudowy projektowanego kanału przemysłowego i do wydzielenia poważnych terenów, przeznaczonych do rozbudowy przemysłu. Tereny te powinny być odsprzedawane przedsiębiorstwom na własność, wzgl. odstępowane w dzierżawę co najmniej na lat 30 z prawem zabudowy.

Od energii, celowości i konsekwencji działań czynników gospodarczych i samorządowych zależeć będzie, w jakim stopniu postulaty powyższe będą spełnione. Posunięcia polityki gospodarczej państwa w ostatnim roku, wywołane koniecznością tworzenia nowych podniet gospodarczych przez opracowanie programu inwestycyjnego i udzielenie ulg dla Kresów Wschodnich, pozornie czynią wrażenie jakoby sprawy gdyńskie odsunięte zostały na dalszy plan. Rzeczą więc czynników gospodarczych związanych z morzem i rozumiejących zadania morskie we właściwym ich znaczeniu jest podniecanie inicjatywy prywatnej do tworzenia nowych ośrodków życia gospodarczego portu, a równocześnie przedstawianie Rządowi konieczności dalszej jego opieki i pomocy nad tym najważniejszym bodajże odcinku gospodarczym państwa.

Powtórzę tutaj słowa wypowiedziane przez p. Ministra Romana w jego ostatniej mowie, które brzmią:

> „Musimy pamiętać, że kto, stojąc nad brzegiem mórz, nie czyni stałych wysiłków dla dotrzymania kroku z innymi narodami morskimi — ten kurczy swoje możliwości ekspansji, obniża swoją pozycję w hierarchii międzynarodowej, obniża swoją skalę bytu państwowego".

Zdania powyższe, wypowiedziane z przekonaniem przez Ministra Przemysłu i Handlu, pozwalają czynnikom gospodarczym żywić nadzieję, że wszelkie logicznie i gospodarczo uzasadnione postulaty Gdyni znajdą w Rządzie należyte zrozumienie, a wszelka inicjatywa prywatna, zmierzająca do przemysłowej rozbudowy portu uzyska ze strony Rządu niezbędną pomoc i poparcie.

Inż. Jan Podraszko.

Brukselskie konwencje, dotyczące prawa morskiego

(Ciąg dalszy)

Konwencja z dnia 25 sierpnia 1924 r. o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentu.

II.

W uprzednim artykule*) omówiono genezę oraz ogólną tendencję konwencji o ujednostajnieniu zasad konosamentu. Tendencję tę można scharakteryzować jako dążenie do zreglamentowania w sposób *wiążący* odpowiedzialności przewoźnika morskiego za ładunek, czyli poddania tej odpowiedzialności bezwzględnie obowiązującemu reżimowi (régime obligatoire) w celu usunięcia zakorzenionego pod wpływem angielskiej praktyki zwyczaju uwalniania się przewoźnika za pomocą klauzul w konosamencie od wszelkiej odpowiedzialności za przewożony ładunek i do stworzenia w ten sposób wiążącego jednolitego systemu odpowiedzialności przewoźnika morskiego. Zawarcie konwencji zamyka długoletni okres walki sfer zainteresowanych i prawniczych, zmierzającej do oparcia problemu odpowiedzialności przewoźnika morskiego na zasadzie słuszności. Zadaniem niniejszego artykułu jest przedstawić w sposób syntetyczny zasadniczą treść konwencji.

*) Biuletyn Nr 32 z 1936 r. W ostatnim zdaniu artykułu zakradł się błąd drukarski. Zamiast „omówienie jej potrzeb" powinno być „omówienie jej postanowień".

1) Zakres działania i główne pojęcia konwencji (art. 1, 5, 6, 7, 10).

Reglamentacja przewozu ładunku na statku morskim, przewidziana w konwencji, dotyczy wyłącznie przewozu, na który wystawiono konosament (imienny, na zlecenie, na okaziciela) albo inny *podobny* dokument, uprawniający do żądania przewozu ładunku na statku morskim i dostarczenia go do portu przeznaczenia, czyli zbywalny papier wartościowy o charakterze papieru tradycyjnego, zastępującego sam ładunek, i to odnosi się tylko do przewozu od chwili ukończenia załadowania ładunku na statek aż do chwili ukończenia wyładowania ładunku ze statku. Jeżeli zaś wystawiono na przewóz ładunku czarterpartię i według postanowienia jej przewidziane jest wydanie konosamentu lub podobnego dokumentu, to przewóz odnośnego ładunku podlega postanowieniom konwencji od chwili wydania takiego dokumentu, czyli od chwili, gdy konosament względnie podobny dokument decyduje o stosunku pomiędzy przewoźnikiem i posiadaczem takiego dokumentu (art. 1, lit. b, e, art. 5 i 7).

Przewoźnikiem (carrier, transporteur) w rozumieniu konwencji jest osoba, która się podejmuje przewozu ładunku na statku morskim, t. j. albo armator będący właścicielem statku, albo armator nie będący właścicielem statku a eksploatujący statek na własny rachunek, albo też ten, kto od właściciela czarteruje statek celem zawierania dalszych umów przewozowych i dokonywania przewozu ładunków (art. 1, lit. a).

Konwencji podlegają wszystkie ładunki za wyjątkiem zwierząt żyjących i ładunku, który według umowy stron przewożony jest na górnym pokładzie statku (art. 1, lit. c). Ładunek górnego pokładu wyjęto spod działania konwencji dlatego, że ładunek taki narażony jest na wyjątkowe niebezpieczeństwa, szczególnie atmosferyczne, i nie może podlegać zwykłym normom, odnoszącym się do przewozu ładunku. Konwencja obejmuje przewóz zwykłego ładunku, przewożonego w normalnym obrocie komunikacyjnym (ordinary commercial shipments — ordinary course of trade). Jeżeli zaś chodzi o przewóz wyjątkowego ładunku i w wyjątkowy sposób, postanowienia konwencji o charakterze wiążącym nie mają zastosowania do danego przewozu i odnośna umowa, odbiegająca od tych postanowień, jest skuteczna, pod warunkiem jednak, że 1. umowa nie może się sprzeciwiać porządkowi publicznemu (public policy), 2. warunki umowy zostaną wpisane do pokwitowania (receipt), nie mającego charakteru papieru zbywalnego (a not negotiable document), a więc przewóz odbywa się bez spisania konosamentu lub podobnego dokumentu (art. 6).

W odniesieniu do krajowej żeglugi przybrzeżnej w protokóle końcowym konwencji — pod sugestią Anglii — umieszczono zastrzeżenie, że w takiej żegludze mogą być przewożone wszystkie towary bez konosamentu i z wyłączeniem reguł konwencji. Konwencja więc odnosi się w pierwszej linii do żeglugi międzynarodowej czyli pomiędzy portami krajowymi i zagranicznymi.

Pewne zastrzeżenie może wzbudzać to, że konwencja poddaje reglamentacji przewóz ładunku od chwili załadowania na statek do chwili wyładowania ze statku i nie uwzględnia początkowego okresu trwania umowy przewozowej przed załadowaniem, począwszy od przyjęcia ładunku, oraz końcowego okresu od wyładowania ładunku do chwili jego wydania do rąk odbiorcy. Chodzi tu o pominięcie krótkich okresów, gdy ładunek znajduje się w magazynie linii okrętowej lub innym magazynie przed załadowaniem na statek albo po wyładowaniu ze statku aż do ostatecznego odbioru. Będzie rzeczą ustawodawstw krajowych zdecydować, czy zasady konwencji należy rozciągnąć na powyższe okresy przewozu morskiego, czy też nie. Niewątpliwie cały przewóz morski we wszystkich swych faktycznych fazach powinien podlegać tym samym normom prawnym, gdyż przewóz ładunku we wszystkich fazach stanowi całość czynności przewozowej i nie może być regulowany w swych poszczególnych okresach różnymi normami prawnymi. Wymaga tego bezpieczeństwo obrotu. Da się to osiągnąć bez trudności przy wprowadzeniu zasad konwencji do ustawodawstwa krajowego przez objęcie tymi zasadami całego czasu trwania umowy przewozowej.

2) Zasady odpowiedzialności przewoźnika, przyjęte w konwencji.

Czytelnik konwencji nie może uniknąć ujemnego wrażenia, które wywołuje redakcja konwencji. Główna treść konwencji jest ujęta w pierwszych artykułach, które wyróżniają się długością i kazuistyką i tuż obok zasadniczych myśli zawierają mniej istotne postanowienia, przy czym poszczególne ustępy nie zawsze są myślowo należycie powiązane ze sobą. Ta wadliwość redakcji konwencji powstała stąd, że jej twórcy oparli się zupełnie na redakcji Reguł Haskich z 1921 r., które były pomyślane jako wzór konosamentu i były redagowane pod wpływem anglo - amerykańskiej kazuistycznej metody kodyfikacyjnej. Znaną nam jest redakcję Reguł Haskich, konwencja przyjęła w praktyce. Zawierają one mnóstwo klauzul nie skoordynowanych ze sobą i zredagowanych w formułach archaicznych. Przyjmując redakcję Reguł Haskich, konwencja przyjęła w pierwszych artykułach postać raczej konosamentu, a nie konwencji międzynarodowej, ujętej w pewną systematyczną całość pod względem treści i redakcji. Dla czytelnika konwencji nie łatwo jest w kazuistyce postanowień pierwszych artykułów od razu zorientować się i wydedukować z nich zasadnicze myśli konwencji.

Konwencja przywraca w odniesieniu do przewoźnika ogólną zasadę prawa, że osoba,

która winą własną lub winą osób, którymi się posługuje, spowodowała szkodę, odpowiada za wywołaną szkodę osobiście nieograniczenie. zasadę, która w praktyce przez dowolne zwalnianie się w konosamencie za pomocą odpowiednich klauzul od odpowiedzialności za ładunek, straciła w odniesieniu do przewoźnika wszelkie znaczenie. Powyższa zasada nie została w konwencji przeprowadzona stricte, gdyż twórcy jej chcieli — słusznie zresztą — ryzyko przewozu rozłożyć, o ile możności, równomiernie na przewoźnika i właściciela ładunku, i doznała w stosunku do przewoźnika pewnych ograniczeń. Konwencja bowiem z jednej strony nakłada na przewoźnika szereg zasadniczych obowiązków przy wykonywaniu przewozu ładunku, zabraniając mu zwalniania się od tych obowiązków w drodze klauzul pod rygorem bezskuteczności klauzul (art. 3 § 8), a z drugiej strony łagodzi jego odpowiedzialność, postanawiając w interesie jego i na niekorzyść uprawnionych do ładunku, że za szereg zjawisk i okoliczności powodujących szkodę w ładunku, i to nie tylko przypadkowych, on nie odpowiada.

3) Obowiązki, od których przewoźnik nie może się uwolnić.

Konwencja czyni różnicę pomiędzy obowiązkiem przewoźnika względem ładunku i względem samego statku. Jeżeli chodzi o statek, to przewoźnik obowiązany jest przed podjęciem podróży i przy jej rozpoczęciu (before and the beginning of the voyage) stosować należytą staranność (due diligence), aby statek uczynić zdatnym do podróży (seaworthy), wyposażyć go, zaprowiantować i obsadzić załogą, oraz przygotować pomieszczenia statku dla przyjęcia i przewiezienia ładunku. Jeżeli on przed rozpoczęciem podróży zastosował taką staranność, nie odpowiada za szkody i straty w ładunku, wynikłe z wadliwości statku. jego pomieszczeń oraz wyposażenia. W tym leży pewne ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika morskiego, przewidziane również w § 559 kod. handl. niem. Paragraf ten przewiduje bowiem obowiązek stosowania należytej staranności także tylko przy dostarczeniu (Lieferung) statku w stanie zdatnym do podróży. Francuskie prawo morskie takiego ograniczenia nie zna, wymaga bowiem — niezależnie od staranności przewoźnika — dostarczenia statku w stanie zdatnym do podróży (en bon état de navigabilité, (porówn. art. 297 de commerce). Podkreślić należy, że ciężar dowodu na zastosowanie należytej staranności czyli obowiązek ekskulpacji spoczywa według konwencji na przewoźniku (art. 4, § 1). Przerzucenie tego ciężaru dowodu na osobę poszkodowaną w ładunku byłoby niesłuszne, gdyż oznaczałoby to, praktycznie rzecz biorąc, wprost uniemożliwienie poszkodowanemu, który na statku nie przebywał i nie zna stanu statku w chwili rozpoczęcia podróży, udowodnienia winy. Dla niego przeprowadzenie dowodu byłoby coś w rodzaju probatio diabolica. Obarczenie zatem przewoźnika ciężarem dowodu na zastosowanie przez niego należytej staranności przy rozpoczęciu podróży jest wyrazem zasady słuszności, którą się konwencja kieruje. Jeżeli chodzi o sposób przeprowadzenia przez przewoźnika dowodu na zdatność statku do wyruszenia w podróż, to w praktyce wystarczy z reguły przedłożenie przez przewoźnika dokumentów, stwierdzających zdatność statku do żeglugi, np. świadectwo bezpieczeństwa, wystawione przez właściwą władzę inspekcyjną lub towarzystwo klasyfikacyjne (Bureau Veritas, Lloyd's Register Shipping).

Większej staranności niż należytej (due) czyli zwykłej wymaga konwencja w stosunku do samego przewożonego ładunku, mianowicie wymaga, aby przewoźnik w sposób odpowiedni i troskliwy (properly and carefully) obchodził się z ładunkiem przy ładowaniu, umieszczeniu na statku, w czasie przewozu i przy wyładowaniu ze statku. Ciężar dowodu na zastosowanie tej zwiększonej staranności spoczywa także na przewoźniku (art. 3, § 2, art. 4, § 1).

Po przyjęciu ładunku do przewozu przewoźnik obowiązany jest osobiście albo przez kapitana statku albo swego ajenta na żądanie wydać załadowcy (ekspedytorowi) konosament, który zawiera pomiędzy innymi:

główne znaki ładunku, o ile dostarczone są przez załadowcę na piśmie przed rozpoczęciem ładowania i umieszczone wyraźnie na ładunku, albo liczbę poszczególnych sztuk ładunku albo ilość lub wagę, o ile podane są przez załadowcę na piśmie, poza tym wzmiankę o widocznym stanie ładunku.

Do wymienienia powyższych danych w konosamencie przewoźnik nie jest obowiązany, jeżeli ma uzasadnione podejrzenie, że zgłoszone przez załadowcę dane nie odpowiadają dokładnie ładunkowi przyjętemu, albo, jeżeli nie ma odpowiednich środków do ich sprawdzenia. Jeżeli konosament zawiera powyżej wymienione dane, dostarczone przez załadowcę, wtedy stwarza to domniemanie, że przewoźnik przyjął ładunek w takim stanie, jak go opisuje konosament. Dowód przeciwny jest dopuszczalny (art. 3. § 3 i 4).

Obowiązkowi przewoźnika do wpisania w konosamencie powyższych danych, dostarczonych przez załadowcę na piśmie, odpowiada odpowiedzialność załadowcy za wszelkie szkody i straty, wynikłe z niedokładności dostarczonych danych, i to nie tylko wobec przewoźnika, ale i osób trzecich (art. 3, § 5).

Na żądanie załadowcy powinien być wystawiony konosament „Shipped" czyli dowód dokonanego załadowania ładunku na statek za zwrotem ewentualnie tymczasowego dowodu załadowania, wystawionego przedtem (art. 3, § 7).

Wszystkie powyżej wymienione obowiązki przewoźnika mają charakter obowiązków bezwzględnie ciążących i wszelkie sprzeczne z nimi postanowienia i klauzule są z mocy samego prawa nieważne (shall be null and void and of no effect). Także pośrednie zwolnienie się przewoźnika od zapłaty ewentualnego odszkodowania za szkody w ładunku, wynikłe z zaniedbania powyższych obowiązków, drogą klauzuli, na mocy której odstępuje się mu prawo do odszkodowania esekuracyjnego za ładunek. jest również niedopuszczalne (art. 3, § 8).

4) Odpowiedzialność przewoźnika za szkody. wynikłe z czynności jego osób pomocniczych w przewozie.

Ogólna zasada prawa cywilnego. przyjęta także w art. 144 kodeksu zobowiązań, że osoba, która innym osobom zleciła pewne czynności, odpowiada za szkody, wyrządzone przez te osoby przy wykonywaniu zleconych czynności o ile dopuściła się niedbalstwa w wyborze tych osób, doznała w konwencji pewnego ograniczenia. W oparciu o amerykańską ustawę Harter Act z 1893 r., konwencja postanawia, że przewoźnik nie odpowiada za szkody w ładunku, spowodowane przez błędy nautyczne (in the navigation or in the management of the ship) kapitana, marynarzy, pilota albo innych osób pomocniczych przewoźnika (art. 4, § 2, lit. a). Błędy nautyczne (fautes nautiques) oznaczają uchybienia w żeglugowo-technicznej obsłudze statku np. wadliwość maszyn okrętowych i innych instalacyj. nadanie fałszywego kierunku podróży, zderzenie statku. w przeciwieństwie do uchybień w stosunku do ładunku przy ładowaniu, przewożeniu i wyładowaniu, czyli t. zw. błędów „komercyjnych" (fautes commerciales, za które istnieje pełna odpowiedzialność po stronie przewoźnika bez względu na to, czy on je sam popełnił, czy też jego osoby pomocnicze.

5) Wykluczenie z mocy samego prawa odpowiedzialności przewoźnika za niektóre okoliczności i zjawiska, powodujące szkodę w przewożonym ładunku.

Konwencja zawiera obszerną listę okoliczności i zjawisk, powodujących szkodę w ładunku. Są to przeważnie okoliczności siły wyższej i inne, niezależne od woli kierownika i jego osób pomocniczych. Kazuistyczne wyliczenie spotkało się w literaturze z krytyką, szczególnie podniesiono. że nieodpowiedzialność za fakty siły wyższej i inne okoliczności, niezależne od woli ludzkiej, jest ogólną zasadą prawa, wobec czego nie zachodzi potrzeba wyliczenia kazuistycznego takich okoliczności. Temu można przeciwstawić argument, że wyliczenie nie szkodzi, a pomaga o tyle, że usuwa w konkretnych przypadkach wątpliwości, niepożądane z punktu widzenia bezpieczeństwa obrotu.

Wspomniane okoliczności dają się podzielić na trzy grupy:

1. okoliczności siły wyższej i inne przypadkowe,
2. okoliczności. mające przyczynę w samym ładunku lub osobie załadowcy.
3. inne szkodliwe okoliczności, do zaistnienia których nie przyczynili się ani przewoźnik. ani jego osoby pomocnicze.

Do pierwszej grupy zalicza konwencja. pożar, nie powstały z winy przewoźnika, niebezpieczeństwa i wypadki na morzu oraz innych wodach, „dopust Boży" (act of God), wojna, działanie nieprzyjacielskie, zarządzenia władzy wyższej (państwowej). zajęcie sądowe. o ile nastąpiło bez winy przewoźnika, zarząprzeszkody w pracy, bunty i niepokoje ludności. konieczność ratowania ludzi i mienia na dzenia kwarantannowe, strajki. lokauty i inne morzu oraz związana z tym zmiana trasy podróży (art. 4. § 2 lit. b. c, d, e, f, g, h, j. k, l. § 4): w drugiej grupie mieszczą się: działania lub zaniechania załadowcy (ekspedytora) lub właściciela ładunku. ich ajentów lub innych przedstawicieli, ubytek i każda inna szkoda. powstała wskutek wady ukrytej lub naturalnej właściwości ładunku, niedostateczność opakowania, niedostateczność lub brak znaków na ładunku, wady ładunku. nie dostrzeżone mimo stosowania ze strony przewoźnika należytej staranności: załadowanie na statek łatwo zapalnych lub eksplodujących lub innych niebezpiecznych ładunków bez wiedzy przewoźnika, kapitana lub ajenta przewoźnika (ładunki takie mogą być każdej chwili usunięte ze statku albo zniszczone albo w inny sposób unieszkodliwione bez obowiązku odszkodowania ze strony przewoźnika i uzasadniają odpowiedzialność załadowcy za wszelkie szkody. wynikłe bezpośrednio lub pośrednio z ich załadowania) — art. 4, § 2 lit. i. m. n. o, p. Pozostałe okoliczności. za które przewoźnik nie odpowiada, a które można nazwać 3 grupą. konwencja określa ogólnie i zarazem negatywnie. mianowicie jako okoliczności, nie będące następstwem winy przewoźnika, kapitana. ajenta lub innych osób pomocniczych przewoźnika (art. 4 § 2 lit. q).

Wiele z okoliczności, należących do wspomnianych trzech grup, posiada, jak widzimy, charakter okoliczności przypadkowych, z reguły niezależnych od woli ludzkiej, za które według ogólnych zasad prawa odpowiedzialność nie istnieje. Mimo presumcji. że przypadek je wywołuje, to jednak niektóre z nich mogą, jak np. pożar, być spowodowane winą przewoźnika, kapitana lub innych osób pomocniczych przewoźnika (np. wskutek zaniedbania instalacyj elektrycznych lub przeciwpożarowych) i wtedy odpowiedzialność przewoźnika istnieje. Dlatego też końcowy protokół konwencji zastrzega możność wprowadzenia do ustawodawstwa krajowego słusznej zasady. że posiadacz konosamentu może przeprowadzić

dowód, że szkodliwa dla ładunku okoliczność powstała wskutek winy przewoźnika, kapitana albo innych osób pomocniczych przewoźnika, czyli dowód, który uzasadnia odpowiedzialność przewoźnika.

Postanowienie, chroniące przewoźnika przed nieuczciwością załadowcy (ekspedytora) i jego osób pomocniczych, zawiera art. 4, § 5 ust. 4. Według tego postanowienia ani przewoźnik, ani statek (neither the carrier nor the ship) nie odpowiadają za szkody i straty w ładunku, jeżeli załadowca podał w konosamencie świadomie fałszywe dane co do naturalnych właściwości lub wartości ładunku. W praktyce będzie trudno udowodnić taką świadomość po stronie ekspedytora.

6) Ograniczenie odpowiedzialności do 100 funtów szterlingów za każdą sztukę lub jednostkę ładunku. Skutek podania wartości ładunków w konosamencie.

Konwencja nadaje odpowiedzialności przewoźnika morskiego oryginalną cechę, nieznaną całkiem w przewozie lądowym, mianowicie ogranicza ją do 100 funtów szterlingów za sztukę lub jednostkę (package or unit.) Ta granica maksymalna (art. 4, § 5) obowiązuje tylko o tyle, o ile rodzaj i wartość ładunku nie zostały zadeklarowane przez załadowcę i wpisane do konosamentu. Taka bowiem wzmianka w konosamencie stwarza domniemanie, że wpisane dane odpowiadają rzeczywistości i ma — w braku przeciwnego dowodu — ten skutek, że przewoźnik odpowiada do wysokości podanej wartości, chyba, że wartość ta byłaby rozmyślnie fałszywie podana. W przypadku fałszywego zadeklarowania odpowiedzialność przewoźnika za ładunek w ogóle nie istnieje (art. 4, § 5 na końcu).

7) Przedawnienie roszczenia do przewoźnika z tytułu utraty lub uszkodzenia ładunku.

Najpóźniej do chwili oddania ładunku do rąk odbiorcy w porcie przeznaczenia powinien przewoźnik otrzymać pisemną reklamację w sprawie szkód i strat w ładunku. — Dostarczenie ładunku do rąk odbiorcy bez reklamacji stwarza domniemanie, że ładunek został dostarczony przez przewoźnika tak, jak jest oznaczony w konosamencie. — Jeżeli szkody lub straty przy odbiorze ładunku nie są widoczne, reklamacja powinna nastąpić w ciągu trzech dni od dostarczenia ładunku. Niezależnie od okoliczności zgłoszenia reklamacji, roszczenie odszkodowawcze przedawnia się, jeżeli w ciągu roku od dostarczenia ładunku lub chwili, gdy dostarczenie ładunku powinno było nastąpić, nie zostanie wniesiona skarga o odszkodowanie (art. 3, § 6).

8) Klauzula złota.

Art. 9 konwencji zawiera klauzulę złota, opiewającą, że jednostki walutowe (funty szterlingi), o których mowa w konwencji, a w których określa się odpowiedzialność przewoźnika, rozumie się jako walutę złotą. Jednakże w ustawodawstwie krajowym mogą kwoty, wyrażone w konwencji w funtach szterlingach, być przerachowane na walutę krajową, przy czym dłużnikowi może być przyznane prawo uwolnienia się z długu w walucie krajowej, po przerachowaniu funtów na tę walutę. Nie koniecznie więc obowiązuje waluta kruszcowa.

9) Stosunek konwencji do konwencji Brukselskiej o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich.

Postanowienia konwencji nie naruszają w niczym postanowień konwencji z dnia 25 VIII 1924 o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich (art. 8). Wynika z tego, że omawiana konwencja normuje odpowiedzialność przewoźnika jako takiego, wynikającą z umowy przewozowej względnie konosamentu, a tym samym nie przesądza w niczym odpowiedzialności właściciela statku morskiego, jak ona ujęta jest w konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich.

Podano powyżej w głównych zarysach treść konwencji o ujednostajnieniu niektórych zasad konosamentu. Niewątpliwie redakcja jej nie jest zbyt szczęśliwa, niemniej stanowi ona bardzo ważny etap w unifikacji norm, odnoszących się do przewozu morskiego, stwarzając jednolity *wiążący* system odpowiedzialności przewoźnika morskiego. Konwencja posiada bezsprzecznie dla obrotu morskiego, zwłaszcza dla interesów armatorów i ekspedytorów morskich, zasadnicze znaczenie. Ameryka Północna, Anglia (Carriage of goods Act 1924) oraz Belgia wprowadziły już zasady konwencji do swych ustawodawstw. W Niemczech także, mimo pewnych zastrzeżeń, uznawana jest racjonalność postanowień konwencji i konieczność wprowadzenia ich do niemieckiego prawa morskiego. Akademia prawa niemieckiego (Akademie für deutsches Recht) wypowiedziała się w tym kierunku. I nasze przyszłe prawo morskie oprze się na zasadach konwencji.

Dr Władysław Sowiński.



POSIEDZENIE PREZYDIUM IZBY.

W dniu 9 marca odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora posiedzenie Prezydium Izby.

Po przyjęciu przez Prezydium protokółu z ostatniego posiedzenia Dyrektor Izby Dr J. Kulikowski przedstawił wyniki prac nad zamknięciami rachunkowymi Izby za rok 1936, które to zamknięcia wraz ze sprawozdaniem o sytuacji gospodarczej okręgu izbowego za rok ubiegły przedłożone zostały do zatwierdzenia na następnym Zebraniu Plenarnym Izby. Zebranie to Prezydium uchwaliło zwołać w połowie miesiąca kwietnia.

Następnie Prezydium wysłuchało sprawozdania Dyrektora Kulikowskiego z działalności biura Izby oraz obszernie omówiło wytyczne przy opracowywaniu szczegółowego memoriału Izby, dotyczącego dalszej rozbudowy Gdyni.

Wreszcie Prezydium wyznaczyło w charakterze delegatów Izby do Państwowej Rady Komunikacyjnej pp. Wiceprezesa Izby Inż. A. Dziedziula oraz Radcy Izby Inż. W. Namysłowskiego.

SEJM UCHWALIŁ USTAWĘ O ULGACH DLA MIASTA I PORTU GDYNI.

W czwartek, dnia 4 marca br. Sejm uchwalił w drugim i trzecim czytaniu „ustawę o ulgach dla miasta i portu Gdyni“ wraz z poprawkami Komisji Przemysłowo-Handlowej. Poprawki te wniesione na Komisji przez p. posła Marchlewskiego rozszerzyły działanie ustawy na cały powiat morski, co dla dalszego rozwoju naszego Wybrzeża ma ogromne znaczenie. Poza tym na skutek poprawek Komisji utrzymane zostały ulgi dla nowowznoszonych gmachów mieszkalnych oraz znacznie rozszerzona lista przedsiębiorstw, która według nowej ustawy korzystać będzie z ulg z mocy prawa. Poraz pierwszy na listę tę wprowadzono także pewne kategorie handlu hurtowego. Referentem ustawy na plenum Sejmu był p. poseł Marchlewski. Ustawa powyższa przekazana została Senatowi.

ZAMÓWIENIE DWÓCH NOWYCH TRANSATLANTYKÓW POLSKICH.

Gdynia — Ameryka. Linie żeglugowe dokonały ostatnio zamówienia dwóch nowych pasażersko - towarowych transatlantyków, przeznaczonych do obsługi istniejącej już linii Gdynia — Południowa Ameryka.

Podajemy kilka szczegółów technicznych, dotyczących tych statków.

Będą one miały długość ok. 145 metrów, szerokość ok. 21 m, wysokość kadłuba ok. 11,2 m, zanurzenie ok. 8 m. Napęd motorowy, dwie śruby, szybkość ok. 17 węzłów. Pojemność ok. 11.500 ton rej. brutto. Każda jednostka będzie miała urządzenia dla przewozu ok. 1.000 pasażerów oraz pięć ładowni i przystosowane do przewozu niektórych masowych towarów międzypokłady. Jedna z ładowni będzie izolowana i zaopatrzona w urządzenia chłodnicze dla przewozu mięsa, owoców i t. d.

Jeden z nowych transatlantyków będzie budowany w znanej angielskiej stoczni „Swan Hunter and Wigham Richardson Ltd.“ w Newcastle on Tyne i ma być gotów już w październiku 1938 r. Drugi będzie budowany w stoczni duńskiej „Nakskov Skibvaerft“ w Nakskov — będzie gotów w maju 1939 r. Terminy wykonania zamówień, zwłaszcza pierwszego statku — są, jak na obecny okres wzmożonych zamówień, stosunkowo krótkie, co stanowi również poważny sukces.

Nowe statki będą nieco mniejsze od M/S „Piłsudski“ i M/S „Batory“, będą bowiem miały pojemność 11.500 ton rej. brutto wobec 14.400 trb. tamtych dwóch. Ale będą one znacznie większe — o ile chodzi o pojemność — od starych: S/S „Polonia“, S/S „Kościuszko“ i S/S „Pułaski“, z których największy — „Polonia“ — ma 7.500 trb., pozostałe dwa zaś — około 6.500 trb. Tak więc w „hierarchii“ naszych transatlantyków nowe motorowce zajmą drugie miejsce po popularnych „Piłsudskim“ i „Batorym“, a przed wszystkimi innymi jednostkami. Szybkość — 17 mil. m. na godzinę — będzie nieco mniejsza, niż u M/S „Piłsudski“ (18—19 węzłów), ale znacznie wyższa niż starych parowców (12 węzłów, maximum do 14).

Nowe transatlantyki będą się różniły od dotychczasowych statków G. A. L'u dużą pojemnością pomieszczeń ładunkowych. Tak więc każdy z nich będzie w stanie zabrać 3-krotnie więcej ładunku od S/S „Pułaski“. Przeznaczenie nowych okrętów na linię głównie emigracyjną nakazuje jednocześnie wyznaczenie odpowiednich ilości kabin pasażerskich.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU LUTYM BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły *w m. lutym br. 609.304,5 ton.*

wobec 667.241,9 ton w mies. styczniu rb. oraz 529.084,4 ton w m. lutym 1936 r.

Drugi miesiąc bieżącego roku wykazuje 8,7%-owy spadek obrotów w porównaniu z ub. mies. styczniem rb. oraz wzrost 15,2%-owy w stosunku do miesiąca lutego 1936 r. Utrudnienia żeglugowe w związku z panującymi szczególnie w pierwszej połowie miesiąca nader niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi musiały niewątpliwie wpłynąć hamująco na obroty towarowe portu. Podkreślić natomiast należy poważny wzrost obrotów w miesiącu sprawozdawczym w stosunku do tegoż miesiąca roku ubiegłego, spowodowany wyłącznie importem zamorskim.

Dotychczasowe wyniki pracy portu za okres 2 pierwszych miesięcy br. wykazują nieznaczny 0,09%-owy spadek obrotów w porównaniu z rokiem ubiegłym. Spadek ten zawdzięczać należy ok. 6%-owemu obniżeniu się wywozu zamorskiego, gdyż przywóz zamorski wykazuje w tym samym okresie (styczeń—luty) przeszło 40%-owy wzrost.

Na uzyskanie ogólnych wyników w miesiącu sprawozdawczym (609.304,5 ton), złożył się przywóz zamorski — 109.767,8 ton, oraz wywóz zamorski — 499.536,7 ton.

Przywóz zamorski w miesiącu lutym rb. (109.767,8 ton), wykazuje 9.3%-owy spadek obrotów w porównaniu z przywozem zamorskim w ub. miesiącu styczniu rb. (121.036,6 t.), oraz poważny 62,2%-owy wzrost obrotów w stosunku do mies. lutego 1936 r. (67.665,5 ton).

Nieznaczny spadek importu w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z miesiącem ubiegłym spowodowały przede wszystkim pozycje masowe: złomu żelaznego oraz fosforytów. Import złomu w m. sprawozdawczym wyniósł 28.289 t. wobec 32.585 t. w ub. mies. styczniu rb. W stosunku natomiast do tegoż miesiąca 1936 roku import złomu wzrósł przeszło 2½ raza (11.151 t. w m. lutym ub. r.) Fosforyty wykazują spadek importu ok. 30%-owy (5.250 t. w m. lutym rb. wobec 10.177 t. w m. styczniu 1936 r.)

Poza wyżej wymienionymi pozycjami zmniejszył się przywóz: olei — 190 t. (437 t.), tytoniu — 25 t. (67 t.), żużli Thomasa — 12 t. (284 t.), juty — 623 t. (1.292 t.), celulozy — 731 t. (1.556 t.), żelaza surowego — 416 t. (868 t.), miedzi — 861 t. (1.400 t.), oraz samochodów, motocykli i części — 376 t. (434 t.) Wszystkie te pozycje wykazują na ogół nieznaczny spadek.

Liczny jest natomiast szereg tych pozycyj importu, które wzrosły w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. miesiącem styczniem rb., należą tu: nasiona różne — 675 t. (119 t.), nasiona oleiste — 8.980 t. (5.725 t.), ryż surowy — 61 t. (18 t.), owoce świeże — 9.747 t. (5.212 t.), owoce suszone — 253 t. (216 t.), konserwy owocowe — 4 t. (2 t.), orzechy i migdały — 137 t. (19 t.), kawa — 489 t. (401 t.), herbata — 220 t. (115 t.), kakao — 928 t. (354 t.), korzenie — 104 t. (70 t.), rośliny i mat. roślinne — 41 t. (15 t.), żywica — 502 t. (290 t.), śledzie świeże — 2.639 t. (826 t.), śledzie solone — 3.504 t. (1.431 t.), rudy różne i wypałki pirytowe — 16.869 t. (15.159 t.), asfalt — 95 t. (31 t.), tłuszcze i oleje rośl. — 371 t. (212 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 1.359 t. (1.145 t.), tran — 251 t. (209 t.), napoje alkoholowe i inne — 119 t. (49 t.), siarka — 331 t. (45 t.), przetwory chemiczne — 241 t. (124 t.), farby — 33 t. (9 t.), garbniki — 1.285 t. (635 t.), skóry — 2.560 t. (2.376 t), bawełna — 7.506 t. (7.447 t.), szmaty — 1.810 t. (1.342 t.), kauczuk — 631 t. (361 t), wyroby gumowe — 128 t. (65 t.), papier — 1.834 t. (1.397 t.), papa i tektura — 22 t. (1 t.), metale różne — 422 t. (339 t.), cyna — 203 t. (82 t.), cynk — 306 t. (brak), wyroby żelazne i metalowe — 284 t. (240 t.), maszyny, aparaty i części — 600 t. (379 t.), oraz części wagonów i lokomotyw — 334 t. (215 t.)

Szczegółowo ilustruje import zamorski w mies. lutym rb. w porównaniu z tym samym miesiącem ubiegłego roku poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Luty 1936	Luty 1937
Nasiona różne	48	675
nasiona oleiste	4.751	8.980
ryż surowy	10	61
owoce świeże	3.092	9.747
owoce suszone	284	253
konserwy owocowe	11	4
orzechy i migdały	51	137
kawa	61	489
herbata	105	220
kakao	446	928
korzenie	60	104
rośliny i mater. rośl.	45	41
żywica	396	502
śledzie świeże	2.070	2.639
śledzie solone	1.587	3.504
rudy różne i wyp. piryt.	3.819	16.869
oleje	326	190
smoła i smary	35	16
asfalt	11	95
tłuszcze i oleje roślinne	565	371
tłuszcze zwierzęce surowe	984	1.359
tran	72	251
napoje alkoholowe i inne	52	119
tytoń	76	25
siarka	205	331
przetwory chemiczne	97	241
farby	33	33
garbniki	1.059	1.285
fosforyty	14.112	5.250
żużle Thomasa	—	12
skóry	1.737	2.560
wełna	3.360	3.535
odpadki wełniane	88	84
przędza wełniana	48	22
bawełna	5.975	7.506
odpadki bawełny	124	275
przędza bawełniana	145	165

len, konopie, sizal i in. wł. rośli.	61	51
juta	1.359	623
szmaty	677	1.810
kauczuk	352	631
wyroby gumowe	93	128
papier	917	1.834
papa, tektura	—	22
celuloza	559	731
żelazo surowe	181	416
metale różne	82	422
złom żelazny	11.151	28.289
miedź	723	861
cyna	59	203
cynk	17	306
wyroby żelazne i metal.	493	284
maszyny, aparaty i części	430	600
części wagonów i lokom.	465	334
samochody, motocykle i części	109	376
różne	1.978	2.771
Razem	67.666	109.768

W powyższym zestawieniu zwraca uwagę ok. 100%-owy wzrost importu nasion oleistych, 3-krotny — owoców świeżych, ok. 100%-owy — śledzi solonych, ok. 3-krotny wzrost rud różnych i wypałków pirytowych, ok. 30%-owy wzrost importu bawełny, oraz przeszło 2½-krotny wzrost importu złomu żelaznego.

Eksport zamorski (499.536.7 t.), podobnie jak i import wykazuje nieznaczny 8,5%-owy spadek w porównaniu z ub. miesiącem styczniem rb. (546.205.3 t.), oraz równie nieznaczny ale wzrost (8.3%-owy) w stosunku do mies. lutego ub. r. (461.418,9 ton).

Spadek eksportu w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. styczniem spowodowany został przede wszystkim przez dwie najpoważniejsze pozycje towarów masowych: węgla eksportowego oraz drzewa tartego. Wywóz węgla eksportowego zmniejszył się o 68.687 t. (355.824 t. wobec 424.511 t. w ub. m. styczniu). Poważnemu zmniejszeniu uległ również wywóz drzewa tartego (7.856 t. wobec 14.273 t. w m. styczniu rb.) Poza węglem eksportowym i drzewem zmniejszył się również wywóz: mąki ryżowej — 225 t. (390 t.), nasion i roślin — 308 t. (522 t.), szynek i innych peklowanych — 109 t. (1.078 t.), drobiu i ptactwa bitego — 25 t. (77 t.), jaj — 82 t. (361 t.), masła — 166 t. (358 t.), wytłoków buraczanych — brak (2.328 t.), karbidu — 39 t. (353 t.), farb — 3 t. (29 t.), bieli cynkowej — 482 t. (604 t.), soli potasowej — 450 t. (2.100 t.), saletry — brak (16 t.), wyrobów koszykarskich — 78 t. (114 t.), metali różnych — 1 t. (244 t.), oraz wyrobów żelaznych i metalowych — 2.504 t. (2.847 t.), Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny spadek wywozu szynek i innych peklowanych oraz szereg innych produktów hodowlanych. Należałoby podkreślić również spadek wywozu w przeważnej mierze tranzytowej soli potasowej Pozostałe pozycje wykazują normalne wahania miesięczne.

Do pozycyj wywozu, które wzrosły, należą przede wszystkim z produktów mineralnych: węgiel bunkrowy — 42.687 t. (40.003 t.), oraz koks — 20.650 t. (17.853 t.) Poza tą grupą mineralną wykazały wzrost: strączkowe — 310 t. (118 t.), mąka pastewna — 304 t. (203 t.), ryż wył. — 22 t. (11 t.), słód — 4.557 t. (2.322 t.), bekony — 1.604 t. (1354 t.), cement — 34 t. (20 t.), oleje i parafina — 27 t. (3 t.), tłuszcze zwierzęce — 572 t. (540 t.), przetwory mięsne — 1.761 t. (1.340 t.), cukier — 2.826 t. (brak), makuchy — 1.645 t. (1.221 t.), salmiak — 75 t. (5 t.), siarczan amonu — 15.004 t. (5.868 t.), tkaniny — 730 t. (481 t.), bawełna i odpadki — 986 t. (427 t.), wyroby z drzewa — 556 t. (349 t.), dykty i forniery — 1.802 t. (1.130 t.), papier — 457 t. (400 t.), papa i tektura — 366 t. (165 t.), celuloza — 301 t. (150 t.), żelazo handlowe — 7.087 t. (4.904 t.), szyny kolejowe — 7.767 t. (3 t.), rury żelazne i żeliwne — 2.855 t. (1.730 t.), cynk — 1.568 t. (584 t.), oraz blacha cynkowa — 689 t. (366 t.) Miesiąc sprawozdawczy wnosi bardzo poważne wzmożenie się wywozu szeregu cennych towarów na Daleki Wschód. Do najpoważniejszych należą tu: siarczan amonu oraz szyny kolejowe. Dobre rezultaty daje również eksport bekonów, słodu oraz mąki pastewnej. Po szeregu miesiącach spadku ruszył się wreszcie wywóz cukru. Naogół należałoby podkreślić ogólną tendencję wzmożenia się wywozu zamorskiego w porcie gdyńskim.

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski w m. lutym rb. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Luty 1936	Luty 1937
Zboże	1	—
strączkowe	50	310
mąka ryżowa	75	225
mąka	220	—
mąka pastewna	210	304
ryż	—	22
słód	1.112	4.557
owoce świeże	110	7
konserwy owocowe	—	8
nasiona i rośliny	2.869	308
szynki i inne peklowane	74	109
bekony	1.603	1.604
drób i ptactwo bite	62	25
jaja	1.454	82
masło	547	166
cement	193	34
sól	2	—
węgiel eksportowy	354.430	355.824
węgiel bunkrowy	25.601	42.687
koks	17.792	20.650
oleje i parafina	10	27
tłuszcze zwierzęce	472	572
przetwory mięsne	961	1.761

cukier	2.465	2.826
napoje alkoholowe	2	9
spirytus	35	—
makuchy	1.110	1.645
otręby	407	1
soda	278	—
salmiak	72	75
karbid	245	39
farby	—	3
biel cynkowa	218	482
sól potasowa	—	450
saletra	12	—
siarczan amonu	7.019	15.004
skóry	65	210
tkaniny	573	730
bawełna i odpadki	160	986
bale i słupy	4.354	—
drzewo tarte	15.590	7.856
wyroby z drzewa	405	556
klepki	3	—
dykty i forniery	1.245	1.802
meble gięte	276	363
wyroby koszykarskie	67	78
papier	695	457
papa i tektura	227	366
celuloza	468	301
żelazo surowe	214	926
żelazo handlowe	7.457	7.087
metale różne	30	1
wyroby żelazne i metal.	3.402	2.504
szyny kolejowe	—	7.767
rury żelazne i żeliwne	2.053	2.855
cynk	608	1.568
blacha cynkowa	744	689
różne	3.072	12.619
Razem	461.419	499.537

Spośród powyższych pozycyj należałoby zwrócić uwagę na wzrost wywozu: węgla bunkrowego, koksu, słodu, przetworów mięsnych, cukru oraz siarczanu amonu, na poważny natomiast spadek wywozu tarcicy.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotów towarowych portu wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków na wejściu, na wyjściu natomiast wzrost ilości statków a spadek pojemności. Przyszło bowiem 394 (367) statków o pojemności 392.207 n. r. t. (381.687 n. r. t.), wyszło zaś 389 (376) statków o pojemności 383.594 n. r. t. (405.504 n. r. t.)

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowała się następująco: Szwecja — 1 miejsce, Polska — 2, Niemcy — 3, Dania — 4, Anglia — 5, Norwegia — 6, Stany Zjedn. Am. P. — 7, Finlandia — 8, Estonia — 9, Grecja — 10, Z. S. R. R. — 11, Włochy — 12 itd., wykazując przegrupowanie Danii z 7 miejsca na 4, Anglii z 8 na 5, Stanów Zjedn. Am. P. z 4 na 7 oraz Finlandii z 10 na 8.

Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian, przy czym 3 pierwsze bandery: Szwecja, Polska i Niemcy pozostają nadal na tych samych miejscach, jak w m. styczniu rb. Ogółem reprezentowane były bandery 17 państw (17). — Średni tonaż statku, zawijającego do portu w m. lutym rb. wyniósł 995.4 n. r. t. (1.040 n. r. t.) Średni postój statku w porcie wyniósł 51,7 godzin (52 godz.) Średnia ilość statków w porcie wyniosła 52 (48).

Ruch statków w miesiącu lutym rb. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków:

Polska	44	47.146	43	47.025
Anglia	13	30.960	13	29.989
Dania	53	39.013	49	37.394
Estonia	25	17.274	27	18.305
Finlandia	18	21.856	18	21.327
Grecja	5	12.810	5	14.292
Hiszpania	1	1.880	1	1.880
Holandia	9	8.689	8	7.495
Łotwa	8	9.015	8	10.488
Niemcy	59	44.994	58	39.286
Norwegia	32	29.033	33	29.245
Panama	6	4.077	5	3.349
Rumunia	1	2.288	1	2.288
Stany Zjedn. Am. P.	7	22.569	7	22.569
Szwecja	104	75.573	102	73.670
Włochy	5	14.107	4	10.623
Z. S. R. R.	4	10.923	7	14.369
Razem	394	392.207	389	383.594

Ruch pasażerów w związku z panującymi sztormami na Bałtyku i Atlantyku osłabł nadal bardzo poważnie. Przyjechało bowiem 203 osoby (262), w tym: z Anglii — 23, Argentyny — 26, Belgii — 9, Brazylii — 3, Danii — 29, Francji — 1, Holandii — 3, Kanady — 30, Niemiec — 5, Norwegii — 2, Stanów Zjedn. Am. P. — 69 oraz ze Szwecji — 3 osoby. Wyjechało zaś 1.510 osób (1.680) , w tym: do Anglii — 190, Argentyny — 594, Brazylii — 62, Danii — 6, Francji — 205, Holandii — 4, Kanady — 64, Litwy — 2, Stanów Zjedn. Am. P. — 195 oraz do Urugwaju — 188 osób. Znacznie poważniejszy ruch pasażerów przy wyjeździe aniżeli przy przyjeździe stoi w scisłym związku z ożywionym ruchem emigracyjnym szczególnie do krajów Ameryki Południowej.

WIADOMOŚCI Z OKRĘGU IZBY

UROCZYSTE POSIEDZENIE ZARZĄDU GŁÓWNEGO ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU.

W niedzielę, dnia 28 lutego rb. naczelna organizacja kupiectwa pomorskiego — Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu — gościła w siedzibie swej w Grudziądzu Wojewodę Pomorskiego p. Ministra Raczkiewicza, zwołując z tej okazji uroczyste posiedzenie Zarządu Głównego, który reprezentuje zorganizowane

kupiectwo 34 miast pomorskich oraz m. Bydgoszczy.

Posiedzenie to poprzedziły obrady wewnętrzne, poświęcone sprawom organizacyjnym.

Po wysłuchaniu wyczerpujących sprawozdań Prezesa Związku p. posła Tadeusza Marchlewskiego z prac na terenie Sejmu, Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni i Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego w Warszawie, uchwalono zwołać następujące Zjazdy okręgowe: w Bydgoszczy — w kwietniu, w Lubawie i Chojnicach — w maju oraz w Pucku i zjazdy branżowe: bławatników — w kwietniu w Bydgoszczy, zbożowców w maju w Toruniu, hurtowników i importerów kolonialnych - detalistów — w czerwcu w Grudziądzu.

Reprezentant Stowarzyszenia Chrześcijańskich Kupców Podróżujących i Przedstawicieli Handlowych w Toruniu — p. prezes Błachowski zreferował najważniejsze postulaty i zagadnienia tej organizacji, podkreślając w szczególności konieczność popierania w pierwszym rzędzie przedstawicieli — chrześcijan.

Na zakończenie uchwalono polecić Towarzystwom Związkowym, aby zebrane na F. O. N. kwoty przelane zostały niezwłocznie na konto Tymczasowego Pomorskiego Komitetu F. O. N. z przeznaczeniem na zakup wodnopłatowca „Pomorzanin".

Po krótkiej przerwie, punktualnie o godz. 19 nastąpiło otwarcie uroczystego posiedzenia Zarządu Głównego, które zaszczycił swą obecnością Wojewoda Pomorski p. Minister Władysław *Raczkiewicz*, w towarzystwie: Naczelnika Wojewódzkiego Wydziału Przemysłowego p. Barciszewskiego i Wicestarosty grudziądzkiego p. Beliny. Ponadto w posiedzeniu tym wzięli udział: dyrektor Izby Skarbowej p. Kossjor, dowódca 16 Dywizji Piechoty p. generał Sawicki i inni.

Posiedzenie zagaił Prezes Związku p. poseł Tadeusz Marchlewski, witając w gorących i serdecznych słowach p. Ministra Raczkiewicza i podkreślając doniosłe znaczenie jego zbliżenia się do kupiectwa pomorskiego i okazanie żywego zainteresowania się zagadnieniami handlu. W przemówieniu swym p. Prezes Marchlewski wygłosił obszerne „exposé", obejmujące szereg najaktualniejszych dezyderatów gospodarczych handlu wewnętrznego i zagranicznego.

Referat fachowy p. t. „Stan organizacyjny i sytuacja gospodarcza kupiectwa pomorskiego" — wygłosił dyrektor Związku p. Jerzy Radojewski.

Po wysłuchaniu tych referatów przemówił p. Minister Raczkiewicz, dając wyraz swemu zadowoleniu ze sposobności bezpośredniego zetknięcia się z czołowymi przedstawicielami kupiectwa pomorskiego, przy czym stwierdził, że jedynie tylko zbiorowym wysiłkiem i niezłomną wolą uda się rozstrzygnąć zawiłe problemy gospodarcze na płaszczyźnie interesu ogólnopaństwowego i ogólno-społecznego. Ze szczególnym naciskiem podkreślił Pan Minister konieczność wytworzenia na gruncie zdrowego i zasobnego handlu wewnętrznego typu kupca zamorskiego, który przez Gdynię sięgnie do źródeł korzystnego importu i do światowych rynków zbytu. Świadomość odpowiedzialności historycznej za odpowiednie nasilenie elementu kupieckiego — nakazuje tworzenie drogą komulacji kapitałów, przedsiębiorstw handlowych do obsługi handlu zamorskiego.

Na zakończenie p. Wojewoda Raczkiewicz zapewnił Zarząd Główny Związku, że wszelkie usiłowania jego, idące po linii interesów gospodarczo-państwowych, w całej rozciągłości popierać będzie i podkreślając wzorową organizację Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, wezwał niezrzeszone dotąd kupiectwo do zespolenia się w jedną zwartą całość w pracy dla dobra kraju.

Przemówienie p. wojewody Raczkiewicza zebrani przyjęli owacyjnie, a Prezes Związku p. poseł T. Marchlewski w imieniu Zarządu Głównego stwierdził, że zacieśnienie więzów współpracy organizacji z autorytatywnym przedstawicielem władzy państwowej na Pomorzu, przyczyni się niewątpliwie do uzdrowienia warunków gospodarczych.

WALNE ZGROMADZENIE ZWIĄZKU WŁAŚCICIELI TARTAKÓW I KUPCÓW DRZEWNYCH NA POMORZU.

Dnia 1 marca br. odbyło się w lokalu Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni doroczne walne zgromadzenie Związku Właścicieli Tartaków i Kupców Drzewnych na Pomorzu, jednej z największych i najstarszych organizacyj branżowych na Pomorzu.

Zebraniu przewodniczył prezes Związku p. radca M. Kubica z Osia, który wygłosił sprawozdanie z prac Zarządu w r. 1936. Prace Związku dotyczyły głównie spraw eksportowych oraz obrony interesów prywatnego przemysłu i handlu drzewnego na Pomorzu przed etatyzmem, który poważnie zagraża prywatnym placówkom przemysłowym i handlowym w tej branży. Po sprawozdaniu Komisji Rewizyjnej i uchwaleniu absolutorium dla ustępującego zarządu wybrano nowy zarząd na rok 1937 w następującym składzie: prezes p. M. Kubica z Osia, pierwszy wiceprezes p. J. Dullek z Chojnic, drugi wiceprezes p. R. Brambach z Czarnej Wody, członkowie Zarządu: p. J. Mack z Gościcina, p. M. Krenski z Gdyni, p. Fr. Litewski ze Skórcza, p. W. Szatkowski z Tucholi, p. A. Korzeniowski z Gdyni, p. Stopowski z Czerska, p. Jurkiewicz z Gdyni, p. Łodyga z Grudziądza, p. E. Markowski z Wejherowa i p. B. Jentkiewicz z Nowegomiasta.

Do Komisji Rewizyjnej wybrano p. W. Dullka z Gdyni, p. Marzciona z Pucka i p. Wróblewskiego z Brus.

Po uchwaleniu budżetu Związku na r. 1937 przystąpiono do omówienia bieżących zagadnień gospodarczych w branży drzewnej, przyczym poruszono kwestię projektowanej podwyżki taryf kolejowych na drzewo. sprawę wysokich cen surowca i zbyt krótkich kredytów udzielanych przez Lasy Państwowe, oraz szereg innych.

Niezwłocznie po zebraniu Związku odbyło się walne zebranie Gdyńsko - Bydgoskiej Sekcji Eksportowej Materiałów Tartych z Drzew Iglastych. istniejącej przy Związku.

Nowy zarząd Sekcji Eksportowej na rok 1937 wybrano w następującym składzie: prezes p. M. Kubica z Osia. p. M. Krenski z Gdyni. p. R. Brambach z Czarnej Wody, p. Korzeniowski z Gdyni, p. J. Mack z Gościcina. p. Br. Jentkiewicz z Nowegomiasta, p. J. Dullek z Chojnic, p. Łodyga z Grudziądza i p. Szatkowski z Tucholi.

Walne Zgromadzenie Związku i Sekcji wyraziły specjalne podziękowania dla Prezesa Związku p. M. Kubicy i Dyrektora Związku p. J. Kunerta za ich wydajną pracę w ciągu roku ubiegłego.



BILANS SKŁADOWEGO TOWARZYSTWA PORTU BREMY.

Znane wielkie portowe towarzystwo składowe Bremy: „Bremer Lagerhaus Gesellschaft" ogłosiło swe sprawozdanie roczne za rok 1936. Liczby figurujące w sprawozdaniu stanowią ciekawy przykład bilansu tego rodzaju nowoczesnego przedsiębiorstwa portowego w Niemczech.

Ilości przeładowanych na nabrzeżach towarów importowych według sprawozdania nie wzrosła względem poprzedniego roku, natomiast przeładunek eksportowy i tranzytowy wzrósł względem 1935 r. o 10% i osiągnął rekord. Kapitał zainwestowany w przedsiębiorstwach i urządzeniach kontrolnych przez Bremer Lagerhaus Gesellschaft wynosi obecnie 30,4 mil. Rm., wpływy brutto w roku 1936 wyniosły 6.777 tys. marek wobec 8.706 tys. marek w roku 1935. Po odpisaniu 4.491 tys. Rm. na świadczenia socjalne i 1.191 tys. Rm. na inne wydatki pozostało 510 tys. Rm., z których rząd bremeński otrzymuje 475 tys. Rm., towarzystwo zaś 24 tys. Rm. Z przeniesienia z roku poprzedniego pozostawało 36.175 Rm., na rok następny przeniesiono 17.420 Rm. i do funduszu pożyczkowego 2 tys. Rm., wobec czego pozostało do podziału między akcjonariuszy 33.053 Rm.

LA COSTIERA WPROWADZA DWA NOWO ZAKUPIONE STATKI NA LINIĘ ITALIA — BAŁTYK.

Societa Anonima di Navigazione la Costiera w Genui, która wznowiła późną jesienią r. ubiegłego regularne połączenie Italia—Gdynia i porty szwedzkie, utrzymywane przed tym przez towarzystwo Italo — Somala a zlikwidowane podczas kampanii włosko - abisyńskiej obecnie wprowadza na linię dwa nowonabyte w Stanach Zjednoczonych statki. Otrzymują one nazwy „Snia-Fiocco" i „Lanital", od nazw materiałów włóknistych nowego wynalazku włoskiego, z których pierwszy fabrykowany jest z miazgi drzewnej (importowanej z portów bałtyckich) drugi zaś z mleka.

Nowonabyte liniowce wyruszą z portów Italii do Gdyni i portów szwedzkich już z początkiem kwietnia, względnie nawet z końcem marca. Jak dowiaduje się włoski korespondent „Scandinavian Shipping Gazette" inicjatywa żeglugowa towarzystwa La Costiera będzie popierana na przyszłość przez przemysłowców północnej Italii.

WZROST OBROTÓW HOLLAND-AMERICA LINE.

Holland-America Line wykazuje za rok 1936 ponowny wzrost obrotów (z 1.269 tys. guld. zł. w r. 1935 na 1.647 tys. guld. pap. w r. 1936). Kiedy Holandia (we wrześniu 1936 r.) odstąpiła od standardu złotego, rząd cofnął na 15 listopada zapomogę żeglugową. Ponieważ dochody linii Holland-America z frachtów i opłat pasażerskich wpływają głównie w walucie angielskiej i amerykańskiej, nastąpiło wyrównanie ubytku subwencji żeglugowej przez zwiększony obrót i przez wyższy kurs uzyskanych obcych walut w stosunku do zdewaluowanego guldena.

PERTRAKTACJE O FUZJI DWÓCH PRZEDSIĘBIORSTW ŻEGLUGOWYCH ANGIELSKICH.

Fuzja dwóch największych linij angielskich, a mianowicie Royal Mail Lines i Furness, With & Co jest przedmiotem rozpoczętych ostatnio pertraktacyj. Linie te wzięte razem rozporządzają 1 milionem tonażu brutto i 11,5 mil. ang. funtów szterlingów kapitału.

NOWE DUŃSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO ŻEGLUGOWE.

W Kopenhadze zostało założone nowe przedsiębiorstwo żeglugowe z kapitałem akcyjnym 150 tys. kor. pod firmą „Dampskibsselskabet af 1937". Założycielami są armatorzy Teofil Hansen i armator a zarazem importer węgla O. H. Skou.

TRANSAKCJA KOMPENSACYJNA PRZY ZAMÓWIENIU NOWEGO MOTOROWCA NORWESKIEGO WE WŁOSZECH.

Firma Det Bergenske utrzymująca szybkim motorowcem „Venus" regularną komunikację na linii Bergen — Newcastle obecnie zamówiła na stoczni Cantieri Riuniti w Trieście drugi motorowiec dla tejże linii, o pojemności 7 tys. ton rej. brutto i szybkości drogowej 20.5 węzła. Statek jest obliczony na 214 pasażerów I klasy i 255 pasaż. II klasy. Ze 110 tys. stóp kub. ładowni okrętowych 70 tys. stóp^3 stanowią ładownie chłodzone.

Osobliwością zamówienia, które przyszło do skutku po długich i uciążliwych pertraktacjach jest jego bezgotówkowość. Firma Bergenske bowiem zapłaci za okręt dostawami ryby. Dostawa statku — w maju 1938 roku.

Obok budowy liniowca dla Szwedzko-Amerykańskiej Linii powyższe zamówienie jest drugim większym zamówieniem, wykonywanym na rachunek krajów skandynawskich na stoczniach Italii.

STO LAT WŁASNEJ ASEKURACJI ARMATORÓW.

W lutym br. upłynęło sto lat od założenia przez armatorów Langesundfjordu w Norwegii pierwszego stowarzyszenia wzajemnego ubezpieczenia pod nazwą Norske Assuranceforening. Zasada takiego systemu asekuracji od wypadków morskich, przy którym armator jest jednocześnie ubezpieczonym i ubezpieczającym, świetnie się przyjęła: dopiero w r. 1923 grupa połączyła się ze związkiem asekuracji okrętowej „Vidar", rozszerzając pod tą nazwą swą akcję na całą Norwegię. W ten sposób w wielkim współczesnym norweskim towarzystwie ubezpieczeń morskich genetycznie zostały zespolone interesy żeglugowców i asekuratorów.

DNI ŚWIĄTECZNE W PORCIE LENINGRADZKIM.

W porcie leningradzkim obowiązują następujące dni świąteczne, podczas których praca jest zawieszona.

1 stycznia — Nowy Rok
22 stycznia — Śmierć Lenina
23 lutego — Dzień Czerwonej Armii
12 marca — Zniesienie Caratu
18 marca — Dzień Komuny Paryskiej
16 kwietnia — Powrót Lenina z zagranicy
1—2 maja — Międzynarodówka
16 czerwca — Otwarcie pierwszego wszechrosyjskiego Kongresu Rad
1 września — Międzynarodowy dzień młodzieży
21 października — Porażka jen. Judenicza
7—8 listopada — Rewolucja bolszewicka
1 grudnia — Śmierć Kirowa
5 grudnia — Dzień Konstytucji.

W wilię dnia świątecznego obowiązuje sześciogodzinny dzień roboczy, jeżeli czarterpartia nie zawiera innego pod tym względem postanowienia.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

INFORMACJE W SPRAWIE ZGŁASZANIA DOKUMENTÓW WYWOZU.

Zgłoszenia wywozu należy przesyłać do Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni najpóźniej w terminie trzymiesięcznym od daty dokonania wywozu. Zgłoszenia wywozu, przesyłane do Izby po tym terminie, będą firmom zwracane jako przeterminowane.

Datę stempla Izby, umieszczonego na zgłoszeniu w dniu nadejścia dokumentów, uważa się za termin przedłożenia dowodów wywozu, bez względu na późniejsze uzupełnienia.

Zgłoszenie winno opiewać tylko na jeden kraj przeznaczenia; łączenie kilku krajów jest niedopuszczalne.

Przy każdym wniosku należy załączyć następujące dokumenty:

a) kopie, faktur, podpisane pod pieczęcią firmową na blankiecie firmy,
b) oryginalne deklaracje wywozowe, opatrzone stemplem Urzędu Celnego na I stronie dokumentu (p. 9),
c) odpis deklaracji wywozowej,
d) kopie konosamentów z portu polskiego do portu przeznaczenia, przy czym w wypadku transportu przeładunkowego, *wymagany jest konosament łamany* — z portu nadania do portu przeładunku i z portu przeładunku do portu przeznaczenia.

Jeżeli faktury wystawione są loco stacja załadowcza, winny być dołączone wtórniki listów przewozowych, stwierdzające koszt przewozu lądowego do granicy. W razie wystawienia faktur c. i. f.port obcy, firma obowiązana jest przedstawić rachunki spedytora, określające wysokość sumy frachtu morskiego. Faktury, wystawione w walucie obcej, należy przeliczyć po kursie w dniu wystawienia faktury, przy czym w wypadku przeli-

czania wartości fakturowych w stosunku do parytetu złota, należy przedłożyć Izbie do wglądu umowę z odbiorcą (ewentualnie odpowiednią korespondencję), stwierdzającą taki stosunek walut. Odpis tej umowy będzie przesłany do Związku Izb. W wypadku, gdy promesa przyznaje stawkę maksymalną, pomoc wynosić będzie 80% stopy premiowej, o ile firma nie przedłoży jednocześnie t. zw. kalkulacji wynikowej.

DOSTAWY KLEPEK DĘBOWYCH I BECZEK DO ARGENTYNY.

Na rynku argentyńskim istnieje zainteresowanie przywozem z Polski beczek i klepek.

Import beczek zmontowanych lub nie do Argentyny (w sztukach):

	1933 r.	1934 r.	1935 r.
Stany Zjedn.	396.676	312.534	808.615
Niemcy	23.554	10.986	9.970
Anglia	2.896	7.650	2.596
Dania	—	—	2.000
Francja	4.833	3	1.200
Inne	—	—	—
Polska	—	21	267
Razem	448.971	338.315	827.635

Import klepek (wartość w pesach):

Chile	37.893	62.763	151.320
Stany Zjedn.	94.891	132.339	102.168
Szwajcaria	10.788	10.843	92.139
Francja	3.455	43.423	40.764
Niemcy	1.591	—	11.700
Inne	—	—	—
Razem	148.766	263.907	405.252

Wartość importowanych beczek zmontowanych wynosiła w roku 1935 — 3.009.582 pesów, czyli ca 5 milionów złotych.

MOŻLIWOŚCI DOSTAW KROCHMALU DO ARGENTYNY.

Na rynku argentyńskim istnieją możliwości zbytu krochmalu. O rozmiarach importu dotychczasowego świadczą poniższe cyfry (w kilogramach):

	1933 r.	1934 r.	1935 r.
Niemcy	61.617	33.149	35.094
Belgia	278.834	228.623	261.175
Boliwia	120	—	—
Stany Zjednoczone	1.850	4.707	2.295
Francja	3.139	3.481	2.221
Włochy	76	158	104
Holandia	195.535	159.790	105.249
Anglia	917	2.373	157
Rosja	—	299.840	20.500
Syria	—	—	160
Razem	544.187	732.121	426.955

Import krochmalu do Argentyny w 1936 r. wzrasta, gdyż w ciągu 9 pierwszych miesięcy wynosił 408.252 kg, a w tymże okresie 1935 r. 308.726 kg.

Wydaje się wskazane, by eksporterzy polscy nawiązali stosunki handlowe z Argentyną w tej branży.

W celu zapoznania rynku z towarem polskim należałoby nadesłać odpowiednie próbki.

DOSTAWY GRZYBÓW W PUSZKACH DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH A. P.

Produkcja krajowych grzybów w puszkach rozwija się obecnie w Ameryce i stanowi konkurencję dla importu. Dotychczasowy import przedstawiał się następująco (w dolarach):

KRAJ	1931	1932	1933	1934	1935
Czechosłowacja	—	—	—	—	249
Francja	716.754	455.891	332.538	226.722	146.425
Niemcy	441	140	63	37	275
Włochy	8.844	3.925	1.445	2.433	420
Litwa	60	—	—	—	22
Polska	29	7	955	1.841	1.064
Chiny	299	265	1.209	3.493	2.315
Japonia	28.182	15.612	17.579	17.972	19.553
Razem	761.084	478.260	355.821	253.407	177.074

Import w ciągu roku 1936 miał tendencję zmniejszania się. Zainteresowanie przywozem z Polski istnieje, jednak rozszerzenie dostaw warunkowane jest niskimi cenami. Jako orientacyjną cenę konkurencyjną można podać około 9 centów za puszkę (wagi ½ funta ang.) fob Gdynia. Dodać należy, że w handlu detalicznym najbardziej rozpowszechnione są puszki ½ i ¼ funta ang.

Poza tym eksporterzy polscy winni zwracać uwagę na jakość dostarczanego towaru. Z porównania dotychczasowych przesyłek z Polski z importem grzybów w puszkach z Francji wynika, że grzyby polskie są zbyt ciemne w kolorze, podczas gdy odbiorcy są przyzwyczajeni do grzybów jasnych. Jak wyżej wskazano produkcja oraz dostawy świeżych grzybów krajowych, którymi obsyłany jest rynek w każdej porze roku, stanowią dużą konkurencję dla przywozu zagranicznego.

IMPORT ARTYKUŁÓW CHEMICZNYCH DO MEKSYKU.

Badania przeprowadzone na rynku meksykańskim stwierdzają, że prócz artykułów chemicznych, które dotychczas nadchodziły już z Polski do Meksyku, istnieją możliwości rozszerzenia zasięgu eksportu, pod warunkiem jednak należytego zainteresowania rynkiem i dokładnego opracowywania, oraz właściwej kalkulacji cen.

Do artykułów importowanych już dotychczas należy karbid, natomiast produkty takie, jak salmiak i węglan amonu dostarczane były jedynie w partiach próbnych w r. 1935 i wskutek zbyt wysokich cen w stosunku do cen konkurencji eksport ten dotychczas nie rozwinął się. Podobnie siarczan miedzi sprowadzony tytułem próby w r. 1935 nie znalazł stałego zbytu mimo, że cena jego nie-

znacznie tylko przewyższała warunki oferowane przez inne kraje. Badania obejmujące wywóz kwasu octowego wykazały, że ceny jego były niekonkurencyjne. Podkreślić należy jednak, że artykuł ten stanowi poważną pozycję importową w Meksyku. — Siarczan sodu przywożony jest również w dużych ilościach. — Konkurencja japońska utrudnia jednak możliwości zbytu dla innych krajów.

Biel cynkowa stanowiła przedmiot importu z Polski do Meksyku w latach ubiegłych. Przywóz ogólny do Meksyku w tej pozycji zmalał znacznie, zwłaszcza ze względu na rozwinięcie w ciągu trzech ostatnich lat produkcji krajowej. Wprawdzie biel wytwarzana w Meksyku jest pod względem jakości bardzo poślednia, lecz ceny jej są nadzwyczaj niskie i chroniona jest przy tym cłem przywozowym, podniesionym do wysokości 15 centavos (ok. 22 gr) od 1 kg brutto. Biel cynkowa wyższych gatunków sprowadzana jest nadal z zagranicy, prawie wyłącznie z Niemiec, które oferują ceny niskie ze względu na stosowanie Aski-marek i posiadają stale na składach w Meksyku poważne ilości. — Podobnie litopon produkcji polskiej nie wytrzymywał dotychczas konkurencji Niemiec i Stanów Zjedn. A. P.

Importem ceraty z Polski interesują się kupcy meksykańscy, wykorzystanie tych możliwości nie było jak dotąd zrealizowane. Również istnieje zainteresowanie importem przeźroczystych papierów wiskozowych, ceny polskie były jednak zbyt wysokie.

Z innych artykułów mogłyby poza tym znaleźć zbyt: potaż żrący, kleje zwierzęce, pirydyna i inne.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ PIE. W OKRESIE OD 17 DO 27 LUTEGO 1937 ROKU.

CEJLON. Zmieniono stawki celne na przywóz papieru: wyrobów papierniczych i pewnego rodzaju blach.

COSTA RICA. Z dn. 1 I 37 ustawodawstwo dewizowe zostało na nowo uregulowane. W myśl tych przepisów importer winien wnieść zgłoszenie dotyczące płatności zagranicznej, podając towar, kraj pochodzenia, wartość, datę płatności i sposób zapłaty. Po nadejściu towaru odpowiednie rachunki należy przedłożyć Komisji Kontroli, która je notuje w specjalnym rejestrze importowym. Podania o pozwolenie zakupu dewiz na płatności zgłoszone uprzednio są traktowane jako uprzywilejowane. Przydział dewiz uzależniony jest również od kształtowania się bilansu handlowego Costa Rici z odnośnym krajem.

EGIPT. Przy wywozie towarów do Egiptu, świadectwa pochodzenia są zbyteczne.

FRANCJA. Począwszy od 17 lutego b. r. obowiązują we Francji następujące stawki celne na masło: (taryfa minimalna) poz. 37 masło świeże od 100 kg netto fr. 746,20, masło stopione lub solone od 100 kg netto fr. 746,20.

FRANCUSKA AFRYKA ZACHODNIA. Ustalone zostały kontyngenty na okres I półrocza r. b. na artykuły bawełniane, przy czym nastąpił przydział kwot dla poszczególnych krajów. Polska specjalnych kontyngentów nie ma, może jednak uczestniczyć w kwotach ustalonych dla „innych krajów".

ŁOTWA. Przywóz pszenicy został zwolniony od opłat celnych z ważnością od 15 I b. r.

NIGERIA. Kwoty kontyngentowe dla materiałów bawełnianych ustalono w stosunku rocznym dla Niemiec w wysokości 6.442 tys. yardów kwadr., dla Holandii — 5.418 tys., dla Włoch — 4.843,5 tys., dla Japonii — 4.510 tys., dla Z.S.S.R. — 6.079 tys., dla innych krajów — 4.520 tys., dla artykułów ze sztucznego jedwabiu dla Niemiec — 546 tys. yardów kw., dla Włoch 3.669 tys., dla Japonii — 658 tys., dla innych krajów — 136,5 tys.

TUNIS. Z dn. 15 II br. obowiązuje na terenie Regencji Tuniskiej nowa taryfa celna — dla towarów, podlegających t. zw. „Union Douaniére". Towary objęte lokalną taryfą celną, opłacać będą na przyszłość dotychczasowe stawki celne. Według informacyj uzyskanych w tuniskiej Dyr. Ceł, opłaty celne dla głównych artykułów eksportu polskiego do Tunisu, a mianowicie: wędlin, konserw mięsnych, dykt klejonych, mebli giętych i wyrobów szklanych — pozostają bez zmiany.

WĘGRY. Z dniem 13 II 37 r. ustalono „Aufgeld" w obrocie turystycznym i w zakresie wszelkich płatności poza obrotem towarowym w wys. 46 wzgl. 47,5%

Z ważnością od 16 II 37 r. wprowadzone zostały następujące zmiany stawek celnych: poz. 241 — kreda mielona, szara i żółtawa 1,50 koron zł, od 100 kg, (dotychczas bez cła), poz. 302 — węgiel z kości, węgiel z krwi i t. p. 40 kor. zł od 100 kg, (dot. bez cła), z poz. 414 k — czerń z sadzy 20 kor. zł (dotychczas 2), poz. 530a — szpulki papierowe impregnowane, lakowane i in. do nici 50 kor. zł (dot. 20), b — inne 22 k. zł, (dot. 20), poz. 681a — masa emaliowa i glazurowa 10 kor. zł (dot. 3.50), poz. 829a — maszyny do wyrobu papieru i tektury 30 kor. zł (dot. bez cła).

Według rozporządzenia z dn. 16 II 37 r. rozciągnięto na szereg artykułów zasadę uzyskiwania pozwoleń przywozowych, m. in. dotyczy zarządzenie to koni, bydła, dziczyzny, pasz pochodzenia zwierzęcego, pierza, kości, kleju kostnego, szmat, kwasu solnego, kwasu octowego, azotanu potasu, smoły drzewnej, łoju, kalafonii, stearyny, celuloidu, bibułki papierosowej, cementu.

WIELKA BRYTANIA. Zniesione zostało cło od używanych szyn kolejowych, przywożonych do Anglii.

WŁOCHY. W ramach ustalonych kontyngentów przywóz nawozów azotowych może odbywać się bez cła. —

W celu ułatwienia eksporterom włoskim uzyskiwania płatności z tytułu eksportu do krajów clearingowych Istcambi uzyskało uprawnienie do wydawania specjalnych certyfikatów kredytowych w wypadkach, jeśli przekazy płatności trwają w stosunkach z danym krajem dłużej niż miesiąc, z terminem zaś górnym do 2 miesięcy. Na razie wydawane są certyfikaty przy eksporcie do Niemiec i Jugosławii, a w najbliższym czasie mają być wystawiane również w zakresie eksportu do Polski.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma portugalska interesuje się importem art. włókienniczych, chemicznych, spożywczych, budowlanych i metalowych. E/4683/3T/Kl.

Firma holenderska nawiąże kontakt z eksporterami artykułów różnego rodzaju. E/4686/93/Kl.

Firma w Chinach Płn. nawiąże kontakt z eksporterami różnych artykułów. E/4413/3J/Kl.

Przedstawicielstwo. Firma agenturowa w Berlinie obejmie przedstawicielstwo różnych artykułów. E/4768/4C/Kl.

Przedstawicielstwo. Poważna firma agenturowa w Afryce Płd. nawiąże kontakt z eksporterami mebli giętych, drzewa, butelek, stożków wełnianych, papieru i dachówek. E/4944/3B/Kl.

Worki i tkaniny workowe. Firma kubańska interesuje się importem tkanin workowych i worków, lnianych, konopnych, jutowych i mieszanych, dla miejscowego przemysłu cukrowego. P/2893/46/M.

Różne artykuły. Firma połudn. - afrykańska poszukuje przedstawicielstw w zakresie artykułów wełnianych trykotowych, jak jumpry, pullovery, swetry itd., szale, koce, przędza trykotażowa, tkaniny; gabardiny bawełniane, wełniane i mieszane; flanele bawełniane, wełniane i mieszane; stożki do kapeluszy damskich filcowych, słomkowych i fantazyjnych, różne artykuły konfekcyjne, rękawiczki, hafty ręczne, koronki itd. P/3968/93/M.

Skóry na obuwie. Firma amerykańska poszukuje kontaktów z dostawcami skór na obuwie. P/4062/30/M.

Materiały drzewne. Belgijska firma agenturowa interesuje się objęciem przedstawicielstwa na Belgię firm zajmujących się eksportem tarcicy z drzew iglastych, oraz materiałów dębowych. P/4606/40/C.

Artykuły chemiczne. Poważna firma finlandzka pragnie objąć przedstawicielstwo firm polskich w zakresie wszelkich artykułów chemicznych dla potrzeb przemysłu metalowego, włókienniczego, papierniczego i celulozowego. P/4539/3P/TC.

Naczynia emaliowano - blaszane. Na terenie Indyj Brytyjskich istnieją możliwości zbytu poważnych ilości naczyń emaliowanych. P/4093/3B/Ro.

Radiatory. Firma norweska poszukuje dostawców wymienionego artykułu. P/3840/44/Ro.

Naczynia emaliowano - blaszane. Firma angielska interesuje się importem wymienionych naczyń. P/3831/44/Ro.

Pompy pożarnicze. Firma holenderska interesuje się importem powyższych pomp. P/4602/43/Ro.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Wystawy i Targi

PRACE PRZYGOTOWAWCZE DO MIĘDZYNARODOWYCH TARGÓW GDYŃSKICH.

Prace organizacyjne tegorocznych Targów Gdyńskich (20 VI — 4 VII) znajdują się w pełnym toku. Zostały już ustalone fachowe komisje targowe, w skład których wejdą przedstawiciele zainteresowanych sfer gospodarczych. Tą drogą Targi Gdyńskie nawiązały bezpośredni kontakt ze związkami i organizacjami społeczno - gospodarczymi, przez co fachowe informacje wspomnianych zrzeszeń gwarantują Targom życiowe i aktualne podejście do tych wszystkich problemów gospodarczych, które znajdują odbicie w programie Targów Gdyńskich.

W porównaniu do roku zeszłego, Targi Gdyńskie 1937 zostaną rozszerzone, i obejmą 6 działów: budowlany, budowy dróg i motoryzacyjny, przemysłu rybnego, przemysłu kaszubskiego i turystyki regionalnej, ekspansji morskiej oraz dział uprzemysłowienia Gdyni.

Powyższy program idzie w trzech kierunkach. Przede wszystkim mają Targi zaspokoić aktualne potrzeby Gdyni, dostarczając jej w dziale budowlanym i budowy dróg odpowiedniego materiału, niezbędnego do przeprowadzenia zamierzonych inwestycyj zarówno w budynkach, jak i ulicach i drogach okolicznych Gdyni. Następnie, dział przemysłu rybnego, oraz dział ekspansji morskiej, ma za zadanie z jednej strony nawiązać ściślejszy kontakt pomiędzy przemysłem rybnym wybrzeża a handlem krajowym tej branży, a w zakresie ekspansji morskiej ma na celu zwrócenie uwagi gospodarczych sfer społeczeństwa na istniejące warunki dzisiejszego eksportu, dając przegląd tych możliwości, które należy wykorzystać dla wzmożenia eksportu, nawet przy niesprzyjających warunkach ogólnych międzynarodowej wymiany handlowej. Pokaz ten zawierać będzie m. in. wykresy kierunku polskiego eksportu oraz kolekcję standaryzowanych wzorów opakowań towarów, przeznaczonych na eksport.

Specjalne znaczenie będzie miał dział uprzemysłowienia Gdyni, opracowany na zasadzie danych, zebranych przez Izbę Przemysłowo - Handlową. Zadaniem tego działu będzie służenie wszechstronną informacją dla zainteresowanych sfer gospodarczych o dzisiejszych

warunkach, w jakich pracuje tutejszy przemysł, jak również o niewykorzystanych jeszcze możliwościach rozwoju przemysłu w mieście portowym. Specjalna uwaga w tym dziale zostanie zwrócona na przemysł związany z obrotem morskim, jak przemysł uszlachetniający i reeksportowy, oraz przemysł na potrzeby portu.

Poza tym Targi Gdyńskie nie pominęły okazji, aby ułatwić realizację powszechnej tendencji motoryzacyjnej na odcinku wybrzeża. Dział ten na Targach zawierać będzie w pierwszym rzędzie motory do kutrów, łodzi i kajaków, oraz wozy ciężarowe i osobowe, motocykle, rowery, i cały sprzęt pomocniczy, jak małe motorki do rowerów, opony, dętki, latarnie, łańcuchy i t. d.

Wreszcie Targi Gdyńskie służyć będą za źródło informacji o turystyce po Polsce, a po Szwajcarii Kaszubskiej w szczególności. Specjalne stoisko turystyczne zawierać będzie wielką mapę plastyczną powiatów północnych z uwidocznionymi na niej punktami turystycznymi, gospodami, schroniskami i t. d. Poza tym znajdzie się tam cały przemysł ludowy Kaszub, jak hafty i ceramika.

WYDAWNICTWA

NOWY ZESZYT CZASOPISMA BALTIC COUNTRIES.

W pierwszych dniach marca ukazał się nowy, piąty z kolei zeszyt wydawanego przez Instytut Bałtycki czasopisma angielskiego „Baltic and Scandinavian Countries" (dotąd: „Baltic Countries"). Zeszyt ten, pierwszy rocznika trzeciego, wyszedł w rozmiarach rozszerzonych (196 stron) i przedstawia się bardzo interesująco.

W części pierwszej, poświęconej historii, geografii i gospodarce krajów bałtyckich, wysuwa się na pierwszy plan obszerny artykuł *J. A. Wildera:* „Upadek gospodarczy Prus Wschodnich" (tytuły podajemy w tłumaczeniu z angielskiego). Z dziedziny gospodarczej wzgl. historii gospodarczej mamy jeszcze artykuły *Edgarsa Dunsdorfsa:* „Ryski handel zbożowy w 17 stuleciu", *Mariana Małowista:* „Bałtyk i Morze Czarne w handlu średniowiecznym", *Bolesława Leitgebera:* „Dardanele i Sund", *Antonia Giordano:* „Stosunki handlowe i żeglugowe między Włochami a krajami bałtyckimi", *Andrzeja Neumana:* „Ekonomiści szwedzcy a brytyjskie teorie gospodarcze", oraz *Augusta Meritsa:* „Przemysł łupku palnego w Estonii". Historii i geografii dotyczą tematy trzech artykułów. *Karola Górskiego:* „Państwa zakonne u brzegów Bałtyku", *Jacques Ancela:* „Geografia polityczna wschodniego Bałtyku" i *J. S. Roucka:* „Polacy w Stanach Zjednoczonych".

Dział drugi — „Instytucje naukowe, Stosunki kulturalne" — zawiera 6 przyczynków, z których najbardziej godnymi uwagi są artykuły *J. Rosego:* „Dorzecze Wisły jako całość kulturalna" oraz *Stanisława Helsztyńskiego:* „Stanisław Przybyszewski i Skandynawia" — obie rzeczy także pod względem literackim interesujące.

Dopełnia treści zeszytu bogaty dział omówień (razem 30 wydawnictw), kącik polemiczny, bibliografia i kronika. Szczególną uwagę zwraca obszerny spis czasopism, otrzymanych przez Redakcję pisma (ok. 300 tytułów), w porównaniu z poprzednimi numerami poważnie rozszerzony.

Wśród 50 nazwisk współpracowników tego zeszytu znajdujemy głośne w świecie naukowym osobistości z wszystkich krajów bałtyckich, anglo-saskich oraz z Niemiec, Węgier i Włoch. Współpracowników zagranicznych jest razem 24, t. j. niemal połowa ogółu, — dowód, że Redakcja „Baltic and Scandinavian Countries" umiała przyciągnąć do współpracy szerokie sfery międzynarodowego świata naukowego.

WYDANIE JUBILEUSZOWE „KUPIEC — ŚWIAT KUPIECKI".

Dnia 5 lutego rb. ukazał się zeszyt jubileuszowy najstarszego polskiego tygodnika kupiecko - przemysłowego, pisma związkowego „Kupiec" i „Świat Kupiecki", które to wydawnictwo w roku bieżącym obchodzi 30-tą rocznicę chlubnej działalności. Powyższe wydanie stanowi cenną pamiątkę dla abonentów. Numer zawiera 138 stron druku. Na treść składa się cały szereg artykułów, stanowiących historię wydawnictwa na tle stosunków w kupiectwie polskim, zwłaszcza w poznańskim. Numer rozpoczyna się reprodukcją autografu Pana Prezydenta R. P., zawierającego życzenia z okazji jubileuszu wydawnictwa. Czasopismo „Kupiec" założone zostało przez p. Artura Gustowskiego w Poznaniu, dnia 1 lutego 1907 r. Wydawnictwo to było zawsze wiernym odzwierciedleniem tego, czego w codziennej praktyce handlowej kupiec potrzebuje, ale ponad to było przede wszystkim czasopismem polskim, budzącym i krzewiącym polski patriotyzm gospodarczy, streszczający się w haśle „swój do swego po swoje". „Kupiec" i w okresie wojny światowej utrzymywał nieprzerwaną ciągłość swej działalności, będąc pierwszym kupieckim pismem, które torowało już w czasach przedwojennych drogi zbytu fabrykantom rodzimej wytwórczości na były trójzaborowy rynek Polski. Od maja 1923 r. obok p. Artura Gustowskiego występuje p. Leszek Gustowski, który po z górą dziesięcioletniej współpracy przejął wydawnictwo we własny zarząd. Dzięki jego zabiegom pod koniec 1930 r. nastąpiła fuzja z czasopismem

„Świat Kupiecki". organem Związków Towarzystw Kupieckich Polski Zachodniej. Tym sposobem rozszerzył się zasięg wydawnictwa. uwzględniając w coraz to większej mierze sprawy ogólno - polskie. Z biegiem czasu. zwłaszcza w latach ostatnich, wydawnictwo podjęło się jednocześnie wydawania i całego szeregu innych czasopism fachowych, jak „Dom Gościnny". miesięcznik dla restauratorów i hotelarzy, tygodniki „Drogerzysta" i „Rynek Metalowy i Maszynowy". dwutygodniki „Przemysł skórny". miesięczniki „Przegląd Cukierniczy", „Papier i Galanteria", oraz „Złotnik i Zegarmistrz". wreszcie dwutygodnik „Malarz", stanowiący zdobycz najnowszą: poza tym ukazują się doroczne wydawnictwa, przeważnie kalendarze fachowe. Cała ta rozgałęziona działalność, odpowiadająca w wysokim stopniu potrzebom ogólno - polskim, sprawiła. że zasięg dziesięciu wymienionych wydawnictw obejmuje obecnie teren branżowy całej Polski.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

POŁOWY MORSKIE W LUTYM RB.

Ogólne połowy morskie w miesiącu lutym dały 1.434.070 kg ryb o wartości 283.853,— zł. Stanowi to spadek ilościowy o z górą 70% w stosunku do tego samego miesiąca roku ubiegłego. Wartość natomiast połowów pozostała mimo tak poważnego spadku ilościowego bez zmiany, co wytłumaczyć się daje wzrostem cen na szproty (z 4.— zł za 100 kg w roku ubiegłym, do 16,— zł za 100 kg w bieżącym miesiącu).

Szproty stanowiły w lutym 90% ilości całomiesięcznych połowów 1.312.600 kg (jest to jedna trzecia połowów w lutym roku ubiegłego).

Złowiono innych gatunków ryb: (ilość w kg, cena w groszach za kg w nawiasie) łososie 250 szt., 2.980 kg (300), troć 63 szt., 190 kg (600), płastugi-stornia — 1.780 kg (40), śledziki — 119.910 kg (35), węgorze — 2.740 kg (140), wątłusze (dorsze) — 10.080 kg (40). sieja — 180 szt., 250 kg (250). szczupaki — 1.930 kg (220). okonie — 100 kg (100), certy — 1.490 kg (50).

Podział połowów na poszczególne miejscowości przedstawiał się następująco:

Hel: 701.120 kg — 134.241 zł; Gdynia: 345.320 kg — 68.228 zł: miejscowości: Jastarnia. W. Wieś: 336.040 kg — 66.426 zł: miejscowości od Chłapowa do Karwii: 10.320 kg — 1.810 zł; miejscowości nad Zatoką od Pucka do Obłuża: 38.420 kg — 12.008 zł: połowy dalsze (głębia gdańska): 1.000 kg płastug i 1.850 kg dorszy — 2.850 kg — 1.140 zł.

Największe ilości połowów odebrały: wędzarnie 1.327.290 kg wart. 221.784 zł; do Gdańska wysłano 3.380 kg wart. 2.525 zł: na rynku miejscowym sprzedano 123.400 kg wart. 59.580 złotych.

(Dane statystyczne Morskiego Urzędu Rybackiego).

SYTUACJA NA GDYŃSKIM RYNKU ŚLEDZIOWYM.

Miniony sezon połowów śledzi jarmuckich w Anglii wykazał przewagę większych śledzi (matfulle). W rezultacie odczuwa się dotkliwy brak śledzi solonych smolmatisów (a więc najmniejszych), które są bardzo pożądane dla sprzedaży detalicznej. Śledzie małe jako najtańsze znajdują zawsze chętnych nabywców, przy sprzedaży na sztuki, gdyż w jednej beczce znajduje się około 1.300 do 1.400 sztuk śledzi solonych wielkości smolmatis, a śledzi większych (matfulle) jest w beczce tylko od 900 do 1.000 sztuk. Aby zaspokoić żądania klientów mieszano nawet śledzie duże z małymi, co doprowadziło do nieporozumień, a nawet do procesów.

Dziś w Anglii na składach nie ma śledzi jarmuckich małych (smolmatisy) i pozostaje tylko jedyna możliwość otrzymania tych śledzi w Holandii. Tymczasem otrzymała kontyngent na śledzie holenderskie tylko jedna firma w Gdyni („Mewa"). Gdańsk natomiast nie potrzebuje kontyngentów, bo posiada na składach jarmuckie smolmatisy. Ten stan rzeczy wysoce utrudnia sytuację importerów gdyńskich, gdyż kupcy z kraju czyniąc zakupy innych gatunków śledzi żądają również i śledzi małych, a nie znajdując ich tutaj czynią zakupy w Gdańsku i przez to samo odzwyczajają się od rynku gdyńskiego. Grozi to pozostawieniem na składach w Gdyni tych partyj śledzi, które powinny znaleźć odbiorców w okresie postu.

W interesie całości ośrodka importowego w Gdyni leży więc rozszerzenie przydziału kontyngentów na śledzie holenderskie.

NOTOWANIA CEN ŚLEDZI I INNYCH RYB NA RYNKU RYBNYM W GDYNI W PIERWSZEJ DEKADZIE BM.

W porcie rybackim w Gdyni notowano następujące ceny w złotych. za towar oclony franco wagon i za połowy własne:

„Mewa" polskie połowy: jarmuckie FF smolmatis 70. matis i matful 68, mleczaki 85. spent 60. Merkur: 63. Mewa szkockie: wysprzedane. Mewa importowane holenderskie „AT" smolmatis 70. matis i matful 68.

Importowane jarmuckie: trójka matis i smolmatis 78, I. trade: smolmatis i matis 77. matful 76. spenty 64. ordinery 71.

Importowane szkockie: trójka 85, I. trade: matis 78 do 83, matful 80, crownmatis i crownmedium od 78 do 82.

Importowane:

holenderskie 68,

islandzkie oryginalne od 66 do 69, twarde *islandzkie* 40.

norweskie, z połowów islandzkich: matiesy od 60 do 65,

Schneidehering 84. SLOO od 43 do 44. VAAR 38.

Śledzie zamrożone norweskie 50 kg — 21,— zł

śledziki świeże szwedzkie w lodzie 50 kg — 29,— zł

śledziki z polskich połowów świeże 50 kg od 20,— do 35,— zł

śledzie świeże w lodzie norweskie skrzynia 95 kg netto od 34,— do 38,— zł

dorsze mrożone islandzkie, bez głów i wnętrzności 50 kg — 40,— zł

dorsze duńskie mrożone, bez głów i wnętrzn. 50 kg — 32,50 zł

dorsze z polskich połowów (głębia gdańska) 50 kg, świeże — 25,— zł

flądry świeże polskich połowów (głębia gdańska) 50 kg — 60,— zł.

Na rynku targowym w Gdyni notowano w piątek 26 II br. za kg śledzie mrożone norweskie 0,60 zł, dorsze świeże 1,20 zł, śledziki polskie 0,80 zł, szczupak żywy 2,80 zł, śnięty 2,60 zł, lin żywy 2,80 zł, karp żywy 2,60 zł, karp śnięty 2,40 zł, płocie od 1,20 do 1,60 zł. certy 1,50 zł, drobnica (płocie) zabierana w całości przez wytwórnie konserw 0,55 zł.

Wędzarnie sprzedawały w hurcie: wędzone szproty za kg od 0,64 do 0,68 zł. biklingi skrzynka 10 do 12 sztuk od 1,70 do 1,90 zł.

Połowy szprotów w dalszym ciągu w pierwszych 10 dniach b. m. nie dopisały. Ogółem złowiono w Gdyni 8, a w Helu 223 centnarów (à 50 kg). Ilość tę sprzedano w drodze dorywczo prowadzonej licytacji uzyskując za 50 kg szprotów od 28 do 35 zł.

Łososi dowieziono do Helu 920 kg (cena za kg zł 6,20). Z połowów w sobotę, dnia 6 marca 1937 r. przywieziono tylko śledziki około 100 centnarów. przy cenie od 20 do 26 zł za centnar.

Nadzieje rybaków, że silne wiatry wschodnie napędzą szproty okazały się złudne. W poniedziałek 8 marca 1937 r. kutry rybackie łowiły przeważnie śledziki.

BIBLIOGRAFIA Z ZAKRESU RYBACTWA.

FISCHHANDELSKUNDE FISCHWAREN-INDUSTRIE. Ein Hand-, Lehr-, und Nachschlagebuch für Fischhändler, Fischwarenfabrikanten, Feinkosthändler, Tierärzte, Nahrungsmittelchemiker, Ärzte und Beamte. *Von Georg Lebbin.* Wien—Leipzig: Hartleben 1936. VIII, 344 S. (Chem.-techn. Bibl. Band 403). 9 RM.

(Handel rybami i rybny przemysł przetwórczy).

Podręcznik naukowy i informator dla kupców, fabrykantów, weterynarzy, chemików, lekarzy i urzędników.

1 część ogólna — cechy rozpoznawcze ryb

2 „ przegląd ryb i żyjątek wodnych z punktu widzenia praktycznego ich wykorzystania

3 „ przemysłowe wykorzystanie surowca (recepty i przykłady fabrykacji)

4—6 „ materiały pomocnicze w przemyśle rybnym, przepisy prawne, porozumienia handlowe etc., wreszcie bibliografia i lista naukowych nazw ryb.

FISCHINDUSTRIELLES TASCHENBUCH. Praxis und Wissenschaft d. Seefischverarbeitung 2 Aufl. Unter Mitwirkung von Fachleuten aus Praxis und Wissenschaft bearbeitet von *Fritz Lücke.* Braunschwenig: Seger & Hempel 1936, 536 24 S. 8 RM.

(Przemysł rybny) — Informator kieszonkowy. — Praktyka i teoria przerobu ryb morskich.

Przy współudziale fachowców, praktyków i teoretyków opracował F. Lücke. Zawiera ogólny przegląd niemieckiego przemysłu rybnego i omawia kwestie, jak suszenie, solenie, wędzenie, wyrób konserw, materiały pomocnicze. opakowanie, zużytkowanie odpadków itd.

DIE DANZIGER MARKTREGULIERUNG FÜR ERZEUGNISSE DER LANDWIRTSCHAFT UND DER FISCHEREI. Von *F. Dormeyer.* M. einem Vorw. von L. Rettelsky. Danzig: Verlagsges. 1936. 139 S. Fig. 1, 60 RM.

(Reglamentacja gdańskiego rynku produktów rolnych i rybnego).

Autor przedstawia położenie i kryzys rolnictwa gdańskiego przed reglamentacją, zasady i główne punkty reglamentacji, polegające na współpracy wszystkich grup gospodarczych, biorących udział w produkcji, przerobie i handlu artykułów rolnictwa i rybołówstwa. Uwypuklone są korzyści systemu współpracy, kontyngentowania i koncesjonowania, szczególnie widoczne w rozdziałach omawiających gdańskie mleczarstwo, rybołówstwo i kształtowanie się handlu rybnego. Umowa międzynarodowego charakteru i gospodarcze stosunki z Polską są uwzględnione w związku z reglamentacją rynku. Końcowy rozdział jest poświęcony krytycznym uwagom o reglamentacji.

KRONIKA

KLAUZULA W POZWOLENIACH PRZYWOZU NA POMARAŃCZE I MANDARYNKI Z PALESTYNY.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu zarządziło. aby pozwolenia przywozu na pomarańcze i mandarynki z Palestyny, wydane od dnia 1 IV 1937 r., były zaopatrywane w następującą klauzulę:

„Ważne tylko po przedłożeniu świadectwa pochodzenia, wystawionego w kraju pochodzenia towaru".

IMPORT POMARAŃCZ Z PALESTYNY.

Zwracamy uwagę importerom pomarańcz palestyńskich, że od dnia 1 kwietnia br. zezwolenia przywozu na import pomarańcz z Palestyny będą wydawane z klauzulą „ważne tylko po przedstawieniu świadectwa pochodzenia, wystawionego w kraju pochodzenia towaru."

OPŁATY NA ROZ NA ŚLIWKI KALIFORNIJSKIE.

Istnieją możliwości otrzymania zwrotu nadpłat uiszczonych na Rachunek Organizacji zbytu od importu śliwek amerykańskich, o ile śliwki te zostały przerobione w zakładach uszlachetnienia śliwek i firma handlowa udowodni odpowiednim zaświadczeniem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, że dana partia towaru została rzeczywiście przerobiona. W tych wypadkach istnieje możliwość otrzymania zwrotu różnicy nadpłat, jaka zachodzi pomiędzy stawką pobieraną od zakładów uszlachetnienia śliwek a stawką dla firm handlowych.

ZAPASY POMARAŃCZ W GDYNI.

Zapasy pomarańcz w Gdyni na dzień 13 marca b. r. wynosiły ogółem około 111.300 skrzyń. Z ilości tej przypada na pomarańcze włoskie około 32500 skrzyń, na polestyńskie około 61.800 skrzyń, a na hiszpańskie około 17000 skrzyń.

ZAPASY CYTRYN W GDYNI.

Ogólne zapasy cytryn włoskich wynosiły na dzień 13 marca br. około 3000 skrzyń. W dniu 14 – 15 bm. wyładowane zostanie około 17000 skrzyń, tak, że na dzień 15 bm. zapasy te wyniosą około 20000 skrzyń.

OSTATNIE TRANSPORTY OWOCÓW.

Dnia 23 lutego rb. nadszedł do Gdyni s/s „Nordland" z ładunkiem 5.687 skrzyń pomarańcz palestyńskich wagi 216.106 kg.

Dnia 3 marca rb. przybył do portu s/s „Holand" i wyładował 23.000 skrzyń pomarańcz hiszpańskich.

s/s „Birkaland" przybył dnia 5 marca br. z transportem 28.078 skrzyń pomarańcz palestyńskich wagi 1.066.964 kg.

Dnia 12 marca rb. s/s „Randi" wyładował 17.000 skrzyń cytryn włoskich.

OCZEKIWANE TRANSPORTY OWOCÓW.

s/s „Vikingland" ma przybyć do Gdyni dnia 14 marca rb. z największym w bieżącym sezonie transportem pomarańcz palestyńskich 38.146 skrzyń wagi 1.449.548 kg.

Tego samego dnia ma nadejść s/s „Gunborg" z ładunkiem 364.381 kg rodzynek, sułtanek i koryntek greckich.

Dnia 20 wzgl. 21 marca rb. spodziewany jest transport 28.500 skrzyń pomarańcz palestyńskich i 64 worków rodzynek z Cypru. Transport ten ma nadejść s/s „Lewant".

s/s „Dorit" nadejdzie dnia 23 marca rb. z transportem ca 15.000 skrzyń cytryn i drobnych ilości pomarańcz włoskich.

W drugiej połowie marca spodziewane są następujące statki:

„Hispania" — ca 14.000 skrzyń cytryn włoskich.

„Mansuria" wzgl. „Masylia" (brak dokładnych komunikatów) — z ładunkiem pomarańcz hiszpańskich.

„Kanadia" – z ładunkiem pomarańcz hiszpańskich.

TRANSPORT KAWY BRAZYLIJSKIEJ.

Dnia 15 wraca do portu gdyńskiego ss. Pułaski. Przywozi on z Brazylii około 203 ton kawy brazylijskiej. Z ilości tej jest przeznaczone dla importerów polskich 163 ton. czyli około 2.720 worków. a dla importerów gdańskich 40 ton. czyli około 660 worków.

SYTUACJA NA GDYŃSKIM RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (13 III br.)

Nadzieje o polepszeniu się sytuacji w handlu towarów kolonialnych w związku z nadchodzacym sezonem wielkanocnym zawiodły zupełnie. Obroty handlowe są te same co w drugiej połowie lutego. Przyczyną tego jest brak środków finansowych u odbiorców jakoteż ogólne zubożenie samych konsumentów. Narazi to niewątpliwie na znaczne straty te firmy, które nie licząc się z wytworzonym stanem, sprowadziły większe ilości towarów świątecznych.

Kawa surowa.

Na rynkach zagranicznych ceny kawy utrzymują się na poziomie poprzednim. To

samo jest również i na rynku krajowym. — Cena na kawę Victoria 7 waha się od 4,25 — 4,35 zł za kg, a na gat. Guatemala 5,70 — 5,85 zł na kg. Podaż kaw niebieskich zawsze jeszcze większa ponad zapotrzebowanie. Kawa brazylijska ze s/s Pułaski z grudnia ub. r. i s/s Kościuszko z lutego br. nie weszła jeszcze wszystka do kraju z powodu nie załatwienia formalności kompensacyjnych. Zalegające zapasy powiększą się po wyładowaniu nowego transportu z Pułaskiego.

Herbata.

Na rynkach zagranicznych tendencja mocna, ceny zwyżkowały i utrzymane były na ostatniej aukcji w Londynie na wysokim poziomie. Tłumaczy to się zmniejszaniem zapasów, które w obecnym czasie wynoszą ca 189,5 mil. funtów ang., podczas gdy w tymże okresie ubiegłego roku wynosiły one ca 244 mil. funtów ang., a w roku 1935 około 281 mil. funtów. Rynek angielski przewiduje wzrost produkcji herbaty w roku bieżącym. Efekt tego będzie jednak dopiero za 6 — 7 miesięcy, tj. pod koniec roku. Wzrost produkcji odczuje rynek handlowy z początkiem roku 1938.

Na rynku krajowym sytuacja naogół bez zmiany. Ceny wahają się: Sumatra od 13,50 do 14.00 zł za kg, Ceylon przeciętny od 14,50 do 15,00 zł za kg.

Korzenie.

Ceny na pieprz na rynkach zagranicznych nieco zwyżkowały. Za pieprz czarny płaci się obecnie 25,5 do 26 Hfl. za 100 kg. — Na rynku krajowym sytuacja bez zmiany. Podaż znacznie większa od popytu. Cena na pieprz czarny waha się od 4,70 do 4,80 zł za kg, cynamon sprzedaje się po cenie zł 7,30 do 7,40 zł za kg. Ziela angielskiego brak.

Owoce suszone.

W owocach suszonych zupełny zastój. Na sułtanki brak w ogóle zapotrzebowania. Robi się jedynie obroty i to małe w śliwkach suszonych. Jest nieco większe zainteresowanie na rodzynki. lecz artykułu tego nie ma na rynku gdyńskim.

Masło kakaowe.

Tendencja naogół bez zmiany. Cena 4,50 — 4,60 zł za kg. loco magazyn w Gdyni.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od dnia 25 lutego do dnia 10 marca wystawiły przedsiębiorstwa aukcyjne razem do przetargu 7.580 skrzyń pomarańcz hiszpańskich. z których sprzedano 7.380 skrzyń. Pomarańcz palestyńskich wystawiono 3.900 skrzyń — sprzedano 900 skrzyń. 50 skrzyń pomarańcz włoskich w całości sprzedano.

Wystawiono 690 skrzyń cytryn włoskich, które w całości sprzedano.

Grape-fruit's sprzedano 36 skrzyń.

Poza tym wystawiono 17 worków migdałów włoskich. 18 worków orzechów włoskich, 200 skrzyń sułtanek i 80 worków koryntek greckich. Wszystkie te partie zostały sprzedane w całości.

Tendencja na pomarańcze tak palestyńskie jak hiszpańskie słaba i wobec poważnych ilości. jakie składowano w Gdyni i jakie w najbliższym czasie mają nadejść — spodziewana jest zniżka cen. Wzmacnia się natomiast tendencja na cytryny włoskie.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe, Sp. z o. o. w Gdyni.

Na aukcji w dniu 25 lutego rb. wystawiły 2.500 skrzyń pomarańcz palestyńskich, 1.552 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 36 skrzyń grape-fruit's palestyńskich, 690 skrzyń cytryn włoskich, 17 worków migdałów i 18 worków orzechów włoskich, 200 skrzyń sułtanek tureckich i 80 worków koryntek greckich.

Pomarańcz palestyńskich sprzedano 900 skrzyń po 1,09—1.18 zł za 1 kg.

Pomarańcz hiszpańskich zostało sprzedanych 1.552 skrzyń w cenie 0,65—0.90 zł za 1 kg.

Grape-fruit's wszystkie sprzedano po 24.00—32.50 zł za 1 skrzynię.

Cytryny sprzedano wszystkie przy mocnej tendencji, osiągając cenę 37,50—40.00 zł za 1 skrzynię.

Wszystkie partie owoców suszonych zostały sprzedane.

Za migdały płacono 6.95—7,15 zł za 1 kg.

Za orzechy płacono 5.20 za 1 kg.

Za koryntki greckie płacono 1,22 zł za 1 kg.

Za sułtanki tureckie płacono 1.88—1,90 zł za 1 kg.

W aukcji udział wzięło 33 kupców — 28 dokonało transakcje.

Na aukcji w dniu 1 marca wystawiono 1.400 skrzyń pomarańcz palestyńskich, 2.275 skrzyń pomarańcz hiszpańskich i 800 skrzyń cytryn włoskich. Pomarańcze palestyńskie wycofano z powodu braku nabywców.

Pomarańcze sprzedano po 0.62—0.85 zł za 1 kg.

Z 800 skrzyń wystawionych cytryn włoskich zostało 600 skrzyń po 37.75—38,00 zł za 1 skrzynię.

Udział w przetargu wzięło 36 kupców, z których 18 nabyło towar.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o. w Gdyni

urządziły przetarg dnia 4 marca, wystawiając 877 skrzyń pomarańcz hiszpańskich (towar własny bez limitu) oraz 50 skrzyń pomarańcz włoskich (towar komisowy). Obydwie partie sprzedano: pomarańcze hiszpańskie — 0,87—0,96 zł za 1 kg; pomarańcze włoskie — 23.50 zł za 1 skrzynię.

Na aukcji było 30 kupców, z których 7 dokonało transakcje.

Następny przetarg odbył się dnia 10 marca, na którym wystawiono 1.172 skrzyń standart. pomarańcz hiszpańskich, 52 skrzyń dużych i 1.652 skrzynek małych (klatek). Towar sprzedano po 0,88—0.97 zł za 1 kg.

Na aukcji było obecnych 25 kupców, 8 nabyło towar.

NIEPRAWDZIWA INFORMACJA O LIKWIDACJI AUKCJI OWOCOWYCH.

W związku z informacją, jaka się ukazała w prasie o rzekomej decyzji zlikwidowania f. Aukcje Owocowe, stwierdzić należy, że informacja ta nie ma żadnych podstaw. Aukcje Owocowe nie będą zlikwidowane, natomiast zapadła decyzja o likwidacji f. Gdyńskie Targi Owocowe.

KRONIKA ZAGRANICZNA.

Włochy.

Ostatnio na rynku włoskim daje się zauważyć wzrost zainteresowania pomarańczami blond z okolic Fondi, Pagani, Nocera i Ponte-Cagnano. Wpłynęło to na zwyżkę cen, które dochodzą obecnie do 130—135 lirów za 100 kg.

Cytryny w dalszym ciągu zwyżkują, w związku z możliwościami zbytu do Stanów Zjednoczonych, które wskutek powodzi pozbawione są cytryn.

Ostatnio notowana cena cytryn wynosi 65 lirów za 1 skrzynię.

Migdały i inne owoce suszone spadły w cenie bardzo poważnie.